



Bruxelles, den 24. maj 2017
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0015 (COD)**

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

RAPPORT

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: Rådet

Tidl. dok. nr.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Komm. dok. nr.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

Vedr.: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort
– Generel indstilling

INDLEDNING

1. Den 1. februar 2017 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag.
2. Direktiv 2003/59/EF er i henhold til Kommissionens vurdering blevet gennemført uden de store problemer og har således ydet et relevant bidrag til trafiksikkerheden og arbejdskraftens mobilitet, men forslaget har til formål at tackle en række mangler, som blev fastslået mellem 2012 og 2014 i en efterfølgende vurdering.

3. Forslaget sigter mod at:
 - forbedre den gensidige anerkendelse af obligatorisk uddannelse af erhvervschauffører,
 - modernisere uddannelseskravene og præcisere deres sammenhæng med uddannelseskraft fastsat i anden EU-lovgivning,
 - reducere tvetydighed for så vidt angår undtagelser fra direktivets forpligtelser og
 - præcisere de aldersgrænser for kørsel, der følger af anvendelsen af direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF, med henblik på at sikre harmoniseret anvendelse af EU-reglerne.
4. Forud for det forelagte forslag fremsatte Kommissionen som led i et horisontalt forslag¹ den 14. december 2016 ændringsforslag vedrørende forskriftsproceduren med kontrol i dette direktiv og i direktiv 2006/126/EF.
5. Den 3. april 2017 udpegede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) Peter Lundgren (EFDD, SE) til ordfører. Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (EMPL) har besluttet ikke at afgive udtalelse.
6. Det Økonomiske og Sociale Udvalg påtænker at vedtage sin udtalelse den 31. maj 2017. Regionsudvalget besluttede ikke at afgive udtalelse om forslaget.
7. Det rumænske parlaments senat har ved skrivelse af 26. april 2017 fremsendt en udtalelse om anvendelsen af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet².

¹ Jf. dok. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Jf. dok. ST 8562/17 INIT.

ARBEJDET I RÅDET

8. Landtransportgruppen påbegyndte behandlingen af forslaget den 3. februar 2017. Det gennemgik Kommissionens konsekvensanalyse den 7. februar 2017. Delegationerne anerkendte generelt, at analysen er anvendelig som grundlag for lovgivningsforslag. Flere delegationer understregede betydningen af at vælge en politisk løsningsmodel, ved hvilken der opnås gensidig anerkendelse af uddannelse gennemført i en anden medlemsstat. Der blev fremsat ønske om flere detaljer vedrørende de administrative omkostninger ved udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser til chauffører fra andre medlemsstater. Nogle delegationer bemærkede, at konsekvensanalysen kunne have været grundigere med hensyn til at sammenligne administrative krav til EU-chauffører med krav til chauffører fra tredjelande. Flere delegationer gav udtryk for divergerende opfattelser af begrebet "e-læring" og fastlæggelsen af undtagelser fra uddannelseskraav. Hvad sidstnævnte angår, har formandskabet noteret sig, at Kommissionen ikke har fremlagt en detaljeret analyse med hensyn til udelukkelsen af chauffører, der kører med landbrugsrelateret gods som led i deres landbrugsvirksomhed (antallet af berørte, eventuel anfægtelse af direktivets mål).
9. Mellem den 14. marts og den 11. april 2017 forelagde formandskabet en række kompromisdokumenter med henblik på at finde et fælles grundlag for nogle af de foreslåede ændringer. Gruppens ændringer er indarbejdet i den tekst, der findes i bilaget.
10. De vedtagne ændringer vedrører hovedsageligt formuleringen og fortolkningen af undtagelser, den procedure og de midler, der skal anvendes for at lette den gensidige anerkendelse af fuldført chaufføruddannelse, tilrettelæggelsen af chaufføruddannelsen og overgangsbestemmelser.
- 10.a. Den 24. maj 2017 bekræftede De Faste Repræsentanters Komité kompromisteksten og besluttede at forelægge den for samlingen i TTE-Rådet (transport) den 8. juni 2017 med henblik på vedtagelse af en generel indstilling.

UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

11. Arbejdsgruppen har behandlet alle de spørgsmål, som delegationerne har rejst, og er nået frem til en kompromistekst, der forekommer acceptabel for alle delegationer. For så vidt angår undtagelserne har gruppen kunnet foretage yderligere præciseringer, samtidig med at visse begreber er blevet holdt åbne for fortolkning på grund af forskellig praksis og forskellige omstændigheder i medlemsstaterne. En delegation gentog sin utilfredshed med kompromiset vedrørende undtagelserne.
12. Flere delegationer udtrykte bekymring over, at den løsning, der er fundet for at forbedre den gensidige anerkendelse, vil medføre betydelige administrative omkostninger. Andre delegationer ville have foretrukket et mere ambitiøst forslag, som tager højde for elektronisk udveksling af oplysninger. En delegation ønskede en yderligere præcisering af overgangsbestemmelserne³.
13. Nogle delegationer gav udtryk for betænkeligheder med hensyn til fastholdelsen af en særskilt procedure, der tillader tredjelandstatsborgere, der er førere af godstransporterende køretøjer, fortsat at anvende en førerattest, som er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009, som dokumentation for overholdelse af uddannelseskravene. Kompromisteksten tilstræber imidlertid at forbedre den eksisterende procedure ved at stille krav om indsættelse af en specifik kode på førerattesten.
14. Kommissionen fastholder på dette stadium et generelt forbehold med hensyn til ændringerne af dens forslag, men hilser overordnet Rådets bestræbelser på at nå frem til en generel indstilling velkommen.

KONKLUSION

15. Rådet opfordres til at vedtage en generel indstilling, jf. bilaget.

³ Se addendummet til denne rapport.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I sin hvidbog af 28. marts 2011³ fastsætter Kommissionen en "nul-vision", som betyder, at Unionen skal nå et mål om nul dødsulykker i trafikken i 2050.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020⁴ yderligere at halvere det samlede antal trafikofre i Unionen i 2020 startende fra 2010. Med henblik på at nå dette mål fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne og beskyttelse af sårbare trafikanter.
- (3) Efter at have evalueret gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF⁵ identificerede Kommissionen en række mangler. De vigtigste identificerede mangler var vanskeligheder med og retsikkerhed vedrørende fortolkningen af undtagelserne. Indholdet af uddannelsen blev vurderet til kun at være delvist relevant for chaufførernes behov. Chaufførerne havde vanskeligt ved at opnå gensidig anerkendelse af fuldført eller delvist fuldført uddannelse gennemført i en anden medlemsstat. Og der var uoverensstemmelse mellem aldersgrænserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF og direktiv 2006/126/EF⁶.
- (4) For at øge retssikkerheden i direktiv 2003/59/EF bør alle henvisninger til ophævede eller erstattede EU-retsakter fjernes eller ændres.

³ Hvidbog af 28. marts 2011: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", KOM(2011) 144 endelig.

⁴ Meddelelse "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020" (KOM(2010) 389 endelig).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4)

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

- (5) For at give sikkerhed og sammenhæng med andre EU-retsakter bør der foretages en række ændringer til undtagelserne i direktiv 2003/59/EF under hensyntagen til de tilsvarende undtagelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 561/2006⁷. Nogle af disse undtagelser vedrører situationer, hvor kørsel ikke er hovedaktiviteten, f.eks. hvor kørsel udgør mindre end 30 % af den månedlige arbejdstid, og hvor det ville være en uforholdsmæssig stor byrde for disse personer at skulle opfylde kravene i direktiv 2003/59/EF.
- (5a) Chauffører, som er blevet undtaget fra kravene til grundlæggende kvalifikationer, bør, idet denne undtagelse fastholdes, ikke desto mindre være forpligtet til at gennemgå efteruddannelse for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde.
- (6) Under hensyntagen til udviklingen inden for uddannelse og skoling samt for at forbedre det bidrag, som direktiv 2003/59/EF yder til trafiksikkerheden og relevansen af uddannelse af chauffører, bør emner vedrørende trafiksikkerhed såsom genkendelse af farer, beskyttelse af sårbare trafikanter og brændstoffektiv kørsel styrkes i uddannelseskurserne.
- (7) Medlemsstaterne bør have en klar mulighed for at forbedre og modernisere deres uddannelsespraksis ved hjælp af IKT-værktøjer, såsom e-læring og kombineret læring, for en del af uddannelsen, samtidig med at uddannelsens kvalitet sikres. En betydelig del af den uddannelse, der kræves i henhold til dette direktiv, bør gennemføres på et godkendt uddannelsescenter.
- (8) For at sikre sammenhæng mellem de forskellige former for uddannelse, der kræves i henhold til EU-lovgivningen, bør medlemsstaterne have mulighed for at kombinere forskellige typer af relevant uddannelse, såsom uddannelse i transport af farligt gods, i handicapbevidstgørelse eller dyretransport med den uddannelse, som fremgår af direktiv 2003/59/EF.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (9) For at forebygge at forskellig praksis i medlemsstaterne vanskeliggør gensidig anerkendelse og begrænser førernes ret til at gennemgå efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de arbejder, bør medlemsstaternes myndigheder forpligtes til at udstede det relevante dokument for alle chauffører, som opfylder kravene i direktiv 2003/59/EF. Dokumentet bør anerkendes gensidigt, herunder i forbindelse med kontrol ved vejsiden. Denne minimumsdokumentationspligt bør ikke hindre den videre udvikling af medlemsstaternes samarbejde på dette område gennem elektronisk registrering og udveksling af oplysninger.
- (9a) Anvendelsen af førerattester på chauffører fra tredjelande som dokumentation for overholdelse af uddannelseskravene kan udgøre en hindring for chaufførerne, hvis transportvirksomhederne returnerer attesten til de udstedende myndigheder, navnlig hvis de pågældende chauffører ønsker at tage arbejde i en anden medlemsstat. For at undgå situationer, hvor chauffører under sådanne omstændigheder ville være nødt til at gentage deres uddannelse, når de tager nyt arbejde, bør medlemsstaterne tilskyndes til at samarbejde og udveksle oplysninger om chaufførers kvalifikationer.
- (9b) For at sikre en gnidningsfri overgang bør gyldige førerattester og gyldige chaufføruddannelsesbeviser, der er udstedt i overensstemmelse med de regler, der finder anvendelse før anvendelsen af de ændrede bestemmelser, anerkendes indtil deres udløbsdato. Ændringerne gør ikke den gennemgåede uddannelse eller de kørekort, der er udstedt til bekræftelse heraf, ugyldige før anvendelsen af de pågældende ændringer.
- (10) For at sikre retssikkerhed og harmonisere aldersgrænserne for de formål, som fremgår af direktiv 2003/59/EF, bør direktiv 2003/59/EF indeholde en klar undtagelse, hvoraf det fremgår, at kørekort kan udstedes ved den aldersgrænse, som fremgår af direktiv 2003/59/EF. Denne præcisering vedrører den generelle aldersgrænse for visse køretøjskategoriers chauffører, der er i besiddelse af et kvalifikationsbevis, og ændrer ikke de eksisterende muligheder for at nedsætte eller fastsætte undtagelser fra disse aldersgrænsekrav.

- (10a) Ændringerne af direktiv 2006/126/EF bør begrænses til ændringer, der er knyttet direkte til revisionen af direktiv 2003/59/EF. En grundigere analyse af gennemførelsen og anvendelsen af direktiv 2006/126/EF, herunder en afgrænsning mellem visse kategorier af køretøjer, forekommer ønskelig og bør indgå i den kommende revision af direktiv 2006/126/EF.
- (11) Da målet med dette direktiv, nemlig at forbedre EU-standarderne for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og på grund af den grænseoverskridende karakter af vejtransport og de emner, som dette direktiv skal tage hånd om, bedre kan nås på EU-plan, kan EU træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (12) Direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2003/59/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, første og andet led, affattes således:

- "— køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF(*), eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent
- køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E, som defineret i direktiv 2006/126/EF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent.

I dette direktiv læses henvisninger til kategorier af kørekort med et plustegn ("+") i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag III.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18)."

2) Artikel 2 affattes således:

a) Litra b) affattes således:

"b) af køretøjer, der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet ordensmagten og tjenester for akut sygetransport eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner".

b) Litra d)-g) affattes således:

"d) af køretøjer, der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver, herunder køretøjer, der anvendes til ikkekommerciel transport af nødhjælp

e) af køretøjer, der benyttes til køretimer eller køreprøver med henblik på opnåelse af et kørekort eller det i artikel 6 og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring.

Desuden finder dette direktiv ikke anvendelse på en person, som ønsker at erhverve et kørekort eller et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med artikel 6 og artikel 8, stk. 1, hvis denne person gennemgår yderligere køreundervisning som led i arbejdspladsbaseret læring, på betingelse af at den pågældende ledsages af en anden person, som har kvalifikationsbevis til eller er kørelærer for den køretøjskategori, der anvendes til det pågældende formål

f) af køretøjer, der benyttes til ikkeerhvervsmæssig personbefordring og varetransport

g) af køretøjer, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet."

c) Følgende stykker tilføjes:

"Medlemsstaterne kan undtage førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet. Medlemsstaterne kan gøre denne undtagelse betinget af individuelle forhold på deres eget område og, efter aftale med de berørte medlemsstater, på en anden medlemsstats område.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de undtagelser, de har givet tilladelse til i henhold til denne bestemmelse, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom."

3) Artikel 7 affattes således:

a) Første afsnit affattes således:

"Efteruddannelsen tager sigte på at give indehaverne af et kvalifikationsbevis mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug."

b) Tredje afsnit affattes således:

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på listen i bilag I, afdeling 1. Den omfatter mindst ét emne om trafikikkerhed og en række forskellige emner. I uddannelsens emner skal der tages højde for udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi og så vidt muligt for chaufførens uddannelsesmæssige behov."

4) Artikel 9, stk. 1, affattes således:

"Chauffører, jf. artikel 1, litra a), skal opnå de grundlæggende kvalifikationer som omhandlet i artikel 5 i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl som defineret i artikel 12 i direktiv 2006/126/EF."

5) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

EU-kode

1. På grundlag af det i artikel 6 omhandlede kvalifikationsbevis samt det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis indfører de kompetente myndigheder i medlemsstaterne under hensyn til artikel 5, stk. 2 og 3, og artikel 8, den harmoniserede EU-kode 95, jf. bilag I til direktiv 2006/126/EF, ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier:

- i kørekortet og/eller
- i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i bilag II.

Hvis de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor kvalifikationsbeviset blev udstedt, ikke kan indføre EU-koden i kørekortet, udsteder de et chaufføruddannelsesbevis til chaufføren.

Chaufføruddannelsesbeviserne, der udstedes af medlemsstaterne, anerkendes gensidigt. Ved udstedelsen af et bevis sikrer de kompetente myndigheder sig, at kørekortet er gyldigt til den relevante køretøjskategori.

2. Chauffører, jf. artikel 1, litra b), der udfører godstransport ad vej, skal også have tilladelse til at godtgøre, at de besidder de kvalifikationer og den uddannelse, der er omhandlet i dette direktiv, ved hjælp af den førerattest, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009(*) på betingelse af, at denne er forsynet med EU-kode 95. I henhold til dette direktiv indfører den udstedende medlemsstat EU-kode 95 i den del af attesten, der er forbeholdt anmærkninger, hvis chaufføren opfylder de kvalifikations- og uddannelseskra, der er fastsat i dette direktiv.

Førerattester, der er udstedt inden [*EUT: indsæt dato nævnt i artikel 3, stk. 1*] i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1072/2009, særlig stk. 7, med henblik på at dokumentere overholdelse af uddannelseskraene i dette direktiv, og som ikke er forsynet med EU-kode 95, skal anerkendes som dokumentation for kvalifikationer indtil deres udløbsdato.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72)."

- 6) Bilag I og II ændres som anført i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

I direktiv 2006/126/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 4 affattes således:
 - a) Stk. 4 affattes således:
 - i) Litra e), tredje led, affattes således:
 - "aldersgrænsen for kategori C1 og C1E fastsættes til 18 år".
 - ii) Litra g), andet led, affattes således:
 - "aldersgrænsen for kategori C og CE fastsættes til 21 år".

iii) Litra i), andet led, affattes således:

- "aldersgrænsen for kategori D1 og D1E fastsættes til 21 år".

iv) Litra k), andet led, affattes således:

- "aldersgrænsen for kategori D og DE fastsættes til 24 år".

b) Følgende stykke tilføjes:

"7. Uanset de aldersgrænser, som er fastsat i artikel 4, stk. 4, litra g), i) og k), i dette direktiv fastsættes aldersgrænsen for udstedelse af kørekort i kategori C, CE, D1, D1E, D og DE til den aldersgrænse, som er fastsat for kørsel af sådanne køretøjer for indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 5, stk. 2, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit eller artikel 5, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/59/EF.

Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv 2003/59/EF godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortet kun gyldigt på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis."

2) I artikel 15 bliver den eksisterende tekst stk. 1, og følgende stykke tilføjes:

"2. EU's kørekortnetværk kan også anvendes til udveksling af oplysninger om kørekort til formål i henhold til anden EU-lovgivning."

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [*EUT: indsæt venligst beregnet dato: 24 måneder efter ikrafttrædelsen*]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formanden

Formanden

A. I bilag I og II til direktiv 2003/59/EF foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

A) I afdeling 1 foretages følgende ændringer:

a) Andet afsnit affattes således:

"Minimumsniveauet for kundskaberne skal mindst være sammenlignelige med niveau 2 i den europæiske referenceramme for kvalifikationer, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets henstilling 2008/C 111/01(*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 23. april 2008 om etablering af den europæiske referenceramme for kvalifikationer for livslang læring (EUT C 111 af 6.5.2008, s. 1)."

b) Punkt 1.2 affattes således:

"1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl:

grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inert, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt, brug af elektroniske og mekaniske anordninger såsom elektronisk stabilitetsprogram (ESP), avanceret nødbremsesystem (AEBS), antiblokeringsystem (ABS), trækraftkontrollsystemer (TCS), overvågningssystemer i køretøjet (IVMS) og andre, som er godkendt til brug, fører støtte eller automatiske anordninger."

c) Punkt 1.3 affattes således:

"1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget:

Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2, betydningen af at kunne forudse trafikken, passende afstand og brug af køretøjets fremdrift, stabil hastighed, smidig kørsel og passende dæktryk."

d) Følgende punkt indsættes før overskriften "Kørekort til kategori C, C + E, C1, C1 + E":

"1.3a. Mål: evne til at forudse, vurdere og tilpasse sig risici i trafikken:

At være klar over og tilpasse sig forskellige vej-, trafik- og vejrforhold, forudse kommende begivenheder, tilpasse sig trafikrisici og anerkende og tilpasse sig farlige situationer, navnlig med hensyn til køretøjernes størrelse og vægt samt sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og tohjulede motoriserede køretøjer.

At identificere mulige farlige situationer og korrekt fortolke, hvordan disse potentielt farlige situationer kan blive til situationer, hvor sammenstød ikke længere kan undgås, og vælge og foretage handlinger, der øger sikkerhedsmargenen i en sådan grad, at et sammenstød stadig kan undgås, hvis den potentielle farlige situation opstår."

e) Punkt 1.4 affattes således:

"1.4. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet:

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller.

Hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning."

f) Punkt 1.6 affattes således:

"1.6. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet:

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt."

g) Punkt 2.1 affattes således:

"2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og reglerne:

Specifikke arbejdstidsregler for transport, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006(*) og (EU) nr. 165/2014(**) og deres principper, anvendelse og konsekvenser, sanktioner for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af fartskriver; kendskab til vejtransportens sociale kontekst: chaufførernes rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1)."

h) Punkt 3.7 affattes således:

"3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen:

Vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tank, kontrolleret temperatur, farligt gods, dyretransport mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.)."

i) Punkt 3.8 affattes således:

"3.8. Mål: at kende den økonomiske kontekst for personbefordring ad vej og markedsorganisationen:

Personbefordring ad vej i forhold til de forskellige personbefordringsmåder (tog, personbiler), forskellige aktiviteter inden for personbefordring ad vej, handicapbevidstgørelse, grænsepassage (international befording) samt hovedtyper af virksomheder, der udfører personbefordring ad vej."

B) I afdeling 2 foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.1 affattes således:

"2.1. *En ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve.*

Det grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 280 timer.

Hver chauffør skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøvekøretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

Medlemsstaterne kan tillade, at dele af uddannelsen udbydes af det godkendte uddannelsescenter ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologier som e-læring, samtidig med at det sikres, at uddannelsens kvalitet fastholdes, og ved at udvælge de emner, der er mest velegnede til anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier. Navnlig stiller medlemsstaterne krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolmidler.

Medlemsstaterne kan medregne særlige uddannelseskrav i anden EU-lovgivning som en del af uddannelsen. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF(*) for kørsel med farligt gods, handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 181/2011(**) og uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) 1/2005(***)

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det grundlæggende kvalifikationskursus på 70 timer, heraf 5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 1).

(***) Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 (EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1)."

b) I punkt 2.2, litra b), affattes andet afsnit således:

"De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF."

C) Afdeling 3 og 4 affattes således:

"Afdeling 3: Intensivt grundlæggende kvalifikationskursus, jf. artikel 3, stk. 2

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette intensive grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 140 timer.

Hver chauffør skal have mindst ti individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst fire af de ti individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

Bestemmelserne i pkt. 2.1, fjerde afsnit, finder også anvendelse på de fremskyndede grundlæggende kvalifikationer.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det intensive grundlæggende kvalifikationskursus på 35 timer, heraf 2½ individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve.

Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

Afdeling 4: Obligatorisk efteruddannelse, jf. artikel 3, stk. 1, litra b)

Der tilrettelægges obligatoriske efteruddannelseskurser på et godkendt uddannelsescenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst syv timer. Det godkendte uddannelsescenter kan lade efteruddannelseskurserne foregå delvis i en avanceret simulator og ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologier som e-læring, samtidig med at det sikres, at uddannelsens kvalitet fastholdes, og ved at udvælge de emner, der er mest velegnede til anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier. Navnlig stiller medlemsstaterne krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolmidler. Mindst en af syvtimersperioderne skal omfatte et trafiksikkerhedsrelateret emne. I uddannelsens emner skal der tages højde for udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi og så vidt muligt for chaufførens særlige uddannelsesmæssige behov. De 35 timer skal omfatte en række forskellige emner, herunder genuddannelse, hvis det er godtgjort, at chaufføren har behov for særlig pædagogisk bistand.

Medlemsstaterne kan overveje at medregne afsluttet specifik uddannelse, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, af en varighed på indtil en af de foreskrevne syvtimersperioder. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i direktiv 2008/68/EF for kørsel med farligt gods, uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 og for personbefordring handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til forordning (EU) nr. 181/2011."

2) Bilag II ændres således:

A) Overskriften affattes således:

"BESTEMMELSER VEDRØRENDE EU-MODELLEN FOR
CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS".

B) I afdeling 2 foretages følgende ændringer:

a) Vedrørende forsiden af chaufføruddannelsesbeviset:

i) Litra d), nr. 9), affattes således:

"9. kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse".

ii) Litra e), første punktum, affattes således:

"betegnelsen "EU-model" på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen "chaufføruddannelsesbevis" på de øvrige EU-sprog trykt i blå på en sådan måde, at det udgør bevisets baggrund:".

b) Vedrørende bagsiden af chaufføruddannelsesbeviset affattes litra a), nr. 9) og 10), således:

"9. kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

10. den harmoniserede EU-kode 95, der er omhandlet i bilag I til direktiv 2006/126/EF".

C) I afdeling 4 affattes overskriften til modellen for chaufføruddannelsesbeviset således: "EU-MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS". På bagsiden af modellen erstattes "Fællesskabskode" under nummer 10 af "EU-kode".

D) Følgende afdeling tilføjes:

"5. Overgangsbestemmelser

Chaufføruddannelsesbeviser, der er udstedt før [EUT: indsæt dato nævnt i artikel 3, stk. 1], er gyldige indtil deres udløbsdato."

B. Følgende bilag tilføjes:

"Bilag III – Sammenligningstabel for henvisningerne til visse kategorier af kørekort

<i>Henvisning i dette direktiv</i>	<i>Henvisning i direktiv 2006/126/EF</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

".