



Brussel, 24 mei 2017
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0015 (COD)**

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Nr. Comdoc.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs – Algemene oriëntatie

INLEIDING

1. De Commissie heeft bovengenoemd voorstel op 1 februari 2017 bij het Europees Parlement en de Raad ingediend.
2. Volgens de beoordeling van de Commissie wordt Richtlijn 2003/59/EG zonder grote problemen uitgevoerd, waardoor zij een relevante bijdrage levert tot de verkeersveiligheid en de arbeidsmobiliteit. Het voorstel strekt er dan ook toe enkele tekortkomingen weg te werken die tussen 2012 en 2014 in een ex-postevaluatie in kaart zijn gebracht.

3. Doel van het voorstel is
 - bevorderen van de wederzijdse erkenning van de verplichte opleiding van beroepsbestuurders,
 - moderniseren van de opleidingseisen en verduidelijken van de relatie tot de opleidingseisen in ander EU-recht,
 - wegnemen van de dubbelzinnigheid wat betreft de vrijstellingen van de in de richtlijn vastgestelde verplichtingen, en
 - verduidelijken van de vereiste minimumleeftijd voor het besturen die voortvloeit uit de toepassing van de Richtlijnen 2003/59/EG en 2006/126/EG, om te zorgen voor een geharmoniseerde toepassing van de EU-regelgeving.
4. Voorafgaand aan dit voorstel had de Commissie op 14 december 2016 wijzigingen voorgesteld met betrekking tot de regelgevingsprocedure met toetsing in deze richtlijn en in Richtlijn 2006/126/EG, als onderdeel van een horizontaal voorstel.¹
5. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement heeft op 3 april 2017 de heer Peter Lundgren (EFDD, SE) als rapporteur aangewezen. De Commissie werkgelegenheid en sociale zaken (EMPL) heeft besloten geen advies uit te brengen.
6. Het Economisch en Sociaal Comité zal op 31 mei 2017 advies uitbrengen. Het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies over het voorstel uit te brengen.
7. De Roemeense Senaat heeft bij brief van 26 april 2017² advies uitgebracht over de toepassing van het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel.

¹ Zie doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Zie doc. ST 8562/17 INIT.

BESPREKING IN DE RAAD

8. De Groep landtransport is op 3 februari 2017 begonnen met de bespreking van het voorstel. Zij onderzocht de effectbeoordeling van de Commissie op 7 februari 2017. De delegaties bevonden die beoordeling in het algemeen als geschikt om te fungeren als basis voor regelgevingsvoorstellen. Verscheidene delegaties onderstreepten dat er moet worden gekozen voor een beleidsoptie om te komen tot wederzijdse erkenning van opleiding die in een andere lidstaat is gevolgd. Er werd om nadere gegevens verzocht met betrekking tot de administratieve kosten voor de afgifte van een kwalificatiekaart bestuurder aan bestuurders uit andere lidstaten. Enkele delegaties tekenden aan dat de effectbeoordeling grondiger had kunnen zijn wat betreft de vergelijking van de administratieve vereisten voor EU-bestuurders met die voor bestuurders uit derde landen. Verscheidene delegaties namen uiteenlopende standpunten in over het begrip "e-learning" en de definitie van vrijstellingen van de opleidingseisen. Wat dat laatste betreft, constateerde het voorzitterschap dat de Commissie geen gedetailleerde analyse heeft gegeven van de vrijstelling voor bestuurders die in het kader van hun landbouwbedrijf landbouwgerelateerde goederen vervoeren (aantal betrokkenen, mogelijke strijdigheid met de doelstellingen van de richtlijn).
9. Tussen 14 maart en 11 april 2017 heeft het voorzitterschap een aantal compromisdocumenten voorgelegd teneinde een draagvlak te vinden voor een aantal van de wijzigingen die worden voorgesteld. De werkzaamheden van de groep zijn in de bijlage verwerkt.
10. De overeengekomen wijzigingen hebben hoofdzakelijk betrekking op de uitwerking en uitlegging van vrijstellingen, de procedures en de instrumenten die moeten worden gebruikt om de wederzijdse erkenning te vergemakkelijken van de voltooide bestuurdersopleiding, de organisatie van de bestuurdersopleiding en overgangsbepalingen.
- 10.a. Op 24 mei 2017 heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers de compromistekst bevestigd en besloten deze voor te leggen aan de Raad (TTE/Vervoer) op 8 juni 2017 met het oog op de aanneming van een algemene oriëntatie.

HANGPUNTEN

11. De groep heeft alle vragen van de delegaties behandeld en is tot een compromistekst gekomen die voor alle delegaties aanvaardbaar lijkt. Met betrekking tot de vrijstellingen kon de groep aanvullende verduidelijkingen verstrekken, met dien verstande dat bepaalde termen voor interpretatie vatbaar blijven als gevolg van uiteenlopende praktijken en omstandigheden in de lidstaten. Eén delegatie herhaalde haar ontevredenheid over het compromis betreffende de vrijstellingen.
12. Verscheidene delegaties vreesden dat de oplossing die is gevonden voor het bevorderen van de wederzijdse erkenning, tot aanzienlijke administratieve kosten zal leiden. Andere delegaties zouden de voorkeur hebben gegeven aan een ambitieuzer voorstel dat de weg bereidt voor elektronische informatie-uitwisseling. Eén delegatie verzocht om nadere verduidelijking met betrekking tot de overgangsbepalingen.³
13. Sommige delegaties spraken hun twijfel uit over het behoud van een afzonderlijke procedure op grond waarvan voertuigbestuurders die onderdaan zijn van een derde land en goederen vervoeren, gebruik kunnen blijven maken van hun bestuurdersattest dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009 als bewijs van de naleving van de opleidingseisen. De compromistekst beoogt de bestaande procedure evenwel te verbeteren door de verplichte aanbrenging van een specifieke code op het bestuurdersattest.
14. De Commissie handhaaft in dit stadium van de procedure een algemeen voorbehoud bij de wijzigingen van haar voorstel, hoewel zij over het algemeen de inspanningen van de Raad om tot een algemene oriëntatie te komen, waardeert.

CONCLUSIE

15. De Raad wordt verzocht een algemene oriëntatie vast te stellen zoals vervat in de bijlage bij dit document.

³ Zie het addendum bij dit verslag.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar Witboek van 28 maart 2011³ heeft de Commissie de "vision zero" naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden.
- (2) De Commissie heeft in haar mededeling "Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"⁴ voorgesteld het totale aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2020 te halveren, met 2010 als vertrekpunt. Om die doelstelling te verwezenlijken heeft zij zeven strategische doelstellingen vastgesteld, waaronder een betere opleiding en vorming van weggebruikers en de bescherming van kwetsbare weggebruikers.
- (3) Op basis van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵ heeft de Commissie een aantal tekortkomingen vastgesteld. De belangrijkste waren problemen en rechtsonzekerheid bij de interpretatie van vrijstellingen; de opleiding is inhoudelijk niet optimaal afgestemd op de behoeften van de bestuurders; problemen voor bestuurders om volledig of gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen te laten erkennen; en tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen Richtlijn 2003/59/EG en Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad⁶.
- (4) Om de juridische duidelijkheid in Richtlijn 2003/59/EG te verbeteren, moeten alle verwijzingen naar handelingen van de Unie die zijn ingetrokken of vervangen, worden geschrapt of aangepast.

³ Witboek van 28 maart 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011) 144 definitief).

⁴ Mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020" (COM (2010) 389 definitief).

⁵ Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

⁶ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

- (5) Teneinde zekerheid te verschaffen en de samenhang met andere handelingen van de Unie te waarborgen, moeten de vrijstellingen in Richtlijn 2003/59/EG op een aantal punten worden gewijzigd, rekening houdend met vergelijkbare vrijstellingen op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad⁷. Een aantal van deze vrijstellingen heeft betrekking op situaties waarin het besturen van een voertuig niet de voornaamste activiteit is, bijvoorbeeld wanneer het besturen minder dan 30 % van de maandelijkse arbeidstijd in beslag neemt en het voor deze personen een buitensporige last zou zijn om aan de eisen van Richtlijn 2003/59/EG te voldoen.
- (5a) Bestuurders die vrijgesteld waren van een basiskwalificatie, moeten met behoud van hun vrijstelling niettemin worden verplicht bijscholing te volgen om de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren.
- (6) Rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van opleiding en onderwijs en teneinde ervoor te zorgen dat Richtlijn 2003/59/EG een grotere impact heeft op de verkeersveiligheid en dat de opleiding beter afgestemd wordt op de behoeften van bestuurders, moeten verkeersveiligheidsthema's, zoals gevarenperceptie, de bescherming van kwetsbare weggebruikers, en zuinig rijden een grotere plaats krijgen in de opleiding.
- (7) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen de organisatie van opleidingen te moderniseren door voor een deel van de opleiding een beroep te doen op ICT, zoals e-learning en gemengd leren, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de opleiding. Een aanzienlijk deel van de krachtens deze richtlijn vereiste opleiding moet worden gevolgd in een daartoe erkend opleidingscentrum.
- (8) Om de samenhang tussen de verschillende vormen van de op grond van de EU-regelgeving vereiste opleiding te waarborgen, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen verschillende types relevante opleidingen te combineren, bijvoorbeeld door de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren of de omgang met personen met een handicap te combineren met de opleiding waarin Richtlijn 2003/59/EG voorziet.

⁷ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

- (9) Om te voorkomen dat verschillen tussen de praktijken in de lidstaten een belemmering vormen voor de wederzijdse erkenning en afbreuk doen aan het recht van bestuurders om nascholing te volgen in de lidstaat waar zij werken, moet aan de autoriteiten van de lidstaten de verplichting worden opgelegd om een document uit te reiken voor elke bestuurder die aan de eisen van Richtlijn 2003/59/EG voldoet. Het document moet wederzijds worden erkend, ook voor controles langs de weg. Deze minimumeis voor documentatie mag geen belemmering vormen voor de verdere ontwikkeling van de samenwerking tussen de lidstaten op dit gebied in de vorm van elektronische registratie en uitwisseling van informatie.
- (9a) Het gebruik van bestuurdersattesten door bestuurders uit derde landen als bewijs van de naleving van de opleidingseisen kan een belemmering gaan vormen voor die bestuurders wanneer de vervoerder de attesten terugzendt naar de bevoegde instanties die deze hebben afgegeven, met name wanneer die bestuurders in een andere lidstaat willen gaan werken. Om te voorkomen dat bestuurders onder dergelijke omstandigheden hun opleiding zouden moeten herhalen wanneer zij in een nieuw dienstverband treden, moeten de lidstaten worden aangemoedigd samen te werken inzake en informatie uit te wisselen over kwalificaties van bestuurders.
- (9b) Om een soepele overgang mogelijk te maken, moeten geldige bestuurdersattesten en geldige kwalificatiekaarten die afgegeven zijn in overeenstemming met de regels die golden vóór de toepassing van de gewijzigde bepalingen, worden erkend tot hun vervaldatum. In afwachting van de toepassing doen de wijzigingen geen afbreuk aan de gevolgde opleiding of aan de rijbewijzen die als bewijs dienen voor die gevolgde opleiding.
- (10) Om rechtszekerheid te bieden en te zorgen voor harmonisering van de minimumleeftijd voor de in Richtlijn 2003/59/EG vastgestelde doeleinden, moet in Richtlijn 2006/126/EG een duidelijke vrijstelling worden opgenomen waarin bepaald is dat een rijbewijs mag worden afgegeven vanaf de minimumleeftijd als bedoeld in Richtlijn 2003/59/EG. Die verduidelijking heeft betrekking op de algemene minimumleeftijd voor bestuurders van bepaalde categorieën voertuigen die houder zijn van het getuigschrift van vakbekwaamheid, en brengt geen wijziging mee van de bestaande opties voor het verminderen van die vereiste minimumleeftijd of voor het verlenen van vrijstellingen daarvan.

- (10a) De wijzigingen van Richtlijn 2006/126/EG moeten worden beperkt tot die welke rechtstreeks betrekking hebben op de herziening van Richtlijn 2003/59/EG. Een meer diepgaande analyse van de uitvoering en toepassing van Richtlijn 2006/126/EG, met inbegrip van de afbakening tussen bepaalde categorieën voertuigen, lijkt wenselijk en moet worden meegenomen in de komende herziening van Richtlijn 2006/126/EG.
- (11) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk aanscherping van de EU-normen inzake vakbekwaamheid en nascholing van bestuurders van bepaalde wegvoertuigen voor het vervoer van goederen of passagiers, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en de problemen waarop de richtlijn een antwoord beoogt te bieden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (12) De Richtlijnen 2003/59/EG en 2006/126/EG moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2003/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) In artikel 1 worden het eerste en het tweede streepje vervangen door:
- "— voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën C1, C1+E, C of C+E, zoals omschreven bij Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad(*), of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is;
 - voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën D1, D1+E, D of D+E, zoals omschreven bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is.

Voor de toepassing van deze richtlijn worden de verwijzingen naar de categorieën van rijbewijzen met een plusteken ("+") gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III.

(*) Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).";

(2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt b) wordt vervangen door:

"b) voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, de diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en de noodvervoersdiensten, voor zover het vervoer voortvloeit uit de opdrachten waarmee die diensten zijn belast;"

(b) het bepaalde onder d) tot en met g) wordt vervangen door:

"d) voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties, met inbegrip van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van humanitaire hulp;

e) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het behalen van een rijbewijs of getuigschrift van vakbekwaamheid overeenkomstig artikel 6 en artikel 8, lid 1, indien zij niet worden gebruikt voor commercieel vervoer van goederen en personen.

Daarnaast is deze richtlijn niet van toepassing op personen die een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid willen behalen overeenkomstig artikel 6 en artikel 8, lid 1, wanneer die personen een aanvullende rijopleiding op de werkplek volgen, op voorwaarde dat de betrokkenen worden begeleid door een andere persoon die houder is van het getuigschrift van vakbekwaamheid, of door een rij-instructeur, voor de voertuigcategorie die daartoe wordt gebruikt;

f) voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen;

g) voertuigen voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is;"

(c) De volgende leden worden toegevoegd:

"De lidstaten kunnen bestuurders van voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt, of zonder bestuurder worden gehuurd, voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid vrijstellen, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is. De lidstaten kunnen die vrijstellingen onderwerpen aan individuele voorwaarden op hun eigen grondgebied en, met instemming van de betrokken lidstaten, op het grondgebied van andere lidstaten.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de vrijstellingen die zij uit hoofde van deze bepaling hebben toegestaan en de Commissie brengt deze ter kennis van de andere lidstaten.";

(3) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de eerste alinea wordt vervangen door:

"De nascholing is een opleiding die houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid in de gelegenheid stelt de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren, waarbij speciale nadruk wordt gelegd op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik".;

(b) de derde alinea wordt vervangen door:

"De nascholing heeft tot doel een aantal van de in bijlage I, deel 1, bedoelde onderwerpen uit te diepen of te actualiseren. De nascholing omvat telkens minstens één onderwerp in verband met verkeersveiligheid en bestrijkt diverse onderwerpen. Bij de bepaling van de opleidingsthema's wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in de desbetreffende wetgeving en technologie, en moet voor zover mogelijk rekening worden gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder.";

(4) In artikel 9 wordt de eerste alinea vervangen door:

"De in artikel 1, onder a), bedoelde bestuurders verwerven de in artikel 5 bedoelde basiskwalificatie in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben als gedefinieerd in artikel 12 van Richtlijn 2006/126/EG.";

(5) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

EU-code

1. Op basis van de in artikel 6 en in artikel 8, lid 1, bedoelde getuigschriften van vakbekwaamheid brengen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, met inachtneming van artikel 5, leden 2 en 3, en artikel 8, de in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG bedoelde geharmoniseerde EU-code 95 naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën aan op:
 - het rijbewijs, en/of
 - de "kwalificatiekaart bestuurder" die is opgesteld volgens het in bijlage II beschreven model.

Indien de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het getuigschrift van vakbekwaamheid is behaald, de EU-code niet op het rijbewijs kunnen aanbrengen, geven zij de bestuurder een kwalificatiekaart bestuurder af.

De door de lidstaten afgegeven kwalificatiekaarten worden onderling erkend. Bij de afgifte van de kaart vergewissen de bevoegde autoriteiten zich ervan dat het rijbewijs voor de betrokken voertuigcategorie nog geldig is.

2. Bestuurders als bedoeld in artikel 1, onder b, die goederenvervoer over de weg verrichten, kunnen ook met behulp van het bij Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad(*) ingestelde bestuurdersattest bewijzen dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door deze richtlijn worden verlangd, mits het attest de EU-code 95 draagt. Voor de toepassing van deze richtlijn brengt de lidstaat van afgifte de EU-code 95 aan in het veld "Opmerkingen" van het attest, wanneer de betrokken bestuurder voldoet aan de in deze richtlijn bedoelde eisen inzake kwalificatie en opleiding.

Bestuurdersattesten die vóór ... [PB: de in artikel 3, lid 1, genoemde datum invoegen] zijn afgegeven overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1072/2009, en met name lid 7 daarvan, worden met betrekking tot de naleving van de in deze richtlijn bedoelde opleidingseisen die niet zijn voorzien van de EU-code 95, aanvaard als bewijs van kwalificatie tot de datum waarop zij verstrijken.

(*) Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).";

- (6) De bijlagen I en II worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Richtlijn 2006/126/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

- (i) onder e) wordt het derde streepje vervangen door:

– "de minimumleeftijd voor de categorieën C1 en C1E wordt vastgesteld op 18 jaar;"

- (ii) onder g) wordt het tweede streepje vervangen door:

– "de minimumleeftijd voor de categorieën C en CE wordt vastgesteld op 21 jaar;"

(iii) onder i) wordt het tweede streepje vervangen door:

- "de minimumleeftijd voor de categorieën D1 en D1E wordt vastgesteld op 21 jaar;"

(iv) onder k) wordt het tweede streepje vervangen door:

- "de minimumleeftijd voor de categorieën D en DE wordt vastgesteld op 24 jaar;"

(b) Het volgende lid wordt toegevoegd:

"7. In afwijking van de minimumleeftijden als vastgesteld in artikel 4, lid 4, onder g), i) en k), van deze richtlijn, is de minimumleeftijd voor de afgifte van een rijbewijs van categorie C, CE, D1, D1E, D of DE de minimumleeftijd voor het besturen van dergelijke voertuigen voor houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid als vastgesteld in artikel 5, lid 2, artikel 5, lid 3, onder a), punt i), eerste alinea, artikel 5, lid 3, onder a), punt ii), eerste alinea, of artikel 5, lid 3, onder b), van Richtlijn 2003/59/EG.

Wanneer een lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder a), punt i), tweede alinea, of artikel 5, lid 3, onder a), punt ii), tweede alinea, van Richtlijn 2003/59/EG op zijn grondgebied toestaat dat vanaf een lagere leeftijd een voertuig wordt bestuurd, is het rijbewijs alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte, tot de rijbewijshouder de geldende minimumleeftijd heeft bereikt als bedoeld in het eerste lid van dit artikel en in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid."

(2) In artikel 15 wordt de bestaande tekst lid 1 en wordt het volgende lid toegevoegd:

"2. Het EU-rijbewijzenetwerk kan ook worden gebruikt om informatie over rijbewijzen uit te wisselen voor doeleinden als bepaald in andere Uniewetgeving. "

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór [*datum in te vullen door het PB - 24 maanden na de inwerkingtreding*] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter

A. De bijlagen I en II bij Richtlijn 2003/59/EG worden als volgt gewijzigd:

(1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

(A) Deel 1 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de tweede alinea wordt vervangen door:

"Het minimumkennisniveau moet ten minste vergelijkbaar zijn met niveau 2 van het Europees kwalificatiekader waarin bijlage II bij Aanbeveling 2008/C 111/01(*) van het Europees Parlement en de Raad voorziet.

(*) Aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008 tot vaststelling van een Europees kwalificatiekader voor een leven lang leren (PB C 111 van 6.5.2008, blz. 1).";

(b) punt 1.2 komt als volgt te luiden:

"1.2. Doelstelling: inzicht verwerven in de technische kenmerken en de werking van de veiligheidsvoorzieningen, teneinde het voertuig onder controle te houden, de slijtage te beperken en disfuncties te voorkomen:

grenzen aan het gebruik van remmen en retarders, gecombineerd gebruik van remmen en retarder, de beste bij een snelheid passende versnelling, benutting van de traagheid van het voertuig, mogelijkheden tot vertraging en remmen bij afdalingen, wat te doen in geval van defecte remmen, gebruik van elektronische en mechanische systemen, zoals het elektronisch stabiliteitsprogramma (ESP), geavanceerde noodremsystemen (AEBS), het antiblokkeersysteem (ABS), het tractiecontrolesysteem (TCS) en in het voertuig ingebouwde monitoringsystemen (IVMS) en andere voor gebruik goedgekeurde systemen ter ondersteuning van de bestuurder of automatiseringssystemen.";

(c) punt 1.3 komt als volgt te luiden:

"1.3. Doelstelling: het brandstofverbruik kunnen optimaliseren:

Optimalisering van het brandstofverbruik dankzij de toepassing van kennis betreffende de punten 1.1 en 1.2, het belang van te anticiperen op de verkeersstroom, rijden op veilige afstand en de snelheid van het voertuig benutten, constante snelheid, een vlotte rijstijl en de juiste bandendruk.";

(d) Het volgende punt wordt toegevoegd voor de titel "Rijbewijzen C, C+E, C1, C1+E":

"1.3a. Doelstelling: het vermogen om te anticiperen op risico's in het verkeer, deze te beoordelen en er zich aan aan te passen:

zich bewust zijn van en aanpassen aan verschillende weg-, verkeers- en weersomstandigheden, anticiperen op nakende gebeurtenissen, gevaarlijke situaties herkennen en zich aanpassen aan dergelijke situaties en risico's in het verkeer, met name met betrekking tot de afmetingen en het gewicht van het voertuig t.o.v. kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers;

herkennen van potentieel gevaarlijke situaties en correct inschatten hoe die gevaren kunnen uitmonden in situaties waarin een aanrijding niet meer kan worden vermeden, en acties bepalen en ondernemen om de veiligheidsmarges te verhogen tot een niveau waarop een aanrijding nog wel kan worden vermeden wanneer de potentiële gevaren zich voordoen.";

(e) punt 1.4 komt als volgt te luiden:

"1.4. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correct gebruik van het voertuig:

op rijdende voertuigen inwerkende krachten, de keuze van de versnelling afstemmen op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, gebruik van automatische transmissiesystemen, berekening van het laadvermogen van een voertuig of voertuigcombinatie, berekening van het nuttige volume, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunt, soorten verpakking en pallets;

voornaamste categorieën goederen die moeten worden vastgezet, klem- en vastzettechnieken, gebruik van sjorringen, controleren van vastzetinrichtingen, gebruik van laad- en losmachines, aanbrengen en verwijderen van dekzeilen";

(f) punt 1.6 komt als volgt te luiden:

"1.6. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correct gebruik van het voertuig:

op rijdende voertuigen inwerkende krachten, de keuze van de versnelling afstemmen op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, gebruik van automatische transmissiesystemen, berekening van het laadvermogen van een voertuig of voertuigcombinatie, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunt.";

(g) punt 2.1 komt als volgt te luiden:

"2.1. Doelstelling: kennis van het sociale klimaat en de reglementering van het wegvervoer:

Specifiek voor de vervoersector geldende maximumwerktijden; principes, toepassing en gevolgen van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006(*) en (EU) nr. 165/2014(**) van het Europees Parlement en de Raad; sancties op het niet gebruiken, verkeerd gebruiken of knoeien met de tachograaf; kennis van het sociale klimaat van het wegvervoer: rechten en plichten van de bestuurders inzake basiskwalificatie en nascholing.

(*) Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

(**) Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).";

(h) punt 3.7 komt als volgt te luiden:

"3.7. Doelstelling: kennis van het economisch klimaat van het goederenvervoer over de weg en van de marktordening:

verhouding tussen het wegvervoer en de overige vervoerstakken (concurrentie, verladers), verschillende activiteiten in het wegvervoer (vervoer voor rekening van derden, voor eigen rekening, aanvullende activiteiten), organisatie van de voornaamste soorten vervoersondernemingen of aanverwante transportactiviteiten, gespecialiseerd vervoer (tankwagens, koelwagens, gevaarlijke goederen, vervoer van dieren, enz.), ontwikkelingen in de sector (diversificatie van het dienstenaanbod, railvervoer/wegvervoer, uitbesteding, enz.).";

(i) punt 3.8 komt als volgt te luiden:

"3.8. Doelstelling: kennis van het economisch klimaat van het personenvervoer over de weg en van de marktordening:

verhouding tussen het personenvervoer over de weg en de overige vervoerstakken (spoor, personenwagens), verschillende activiteiten in verband met het personenvervoer over de weg, omgang met personen met een handicap, het overschrijden van grenzen (internationaal vervoer), organisatie van de belangrijkste soorten ondernemingen voor personenvervoer over de weg.";

(B) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt 2.1 komt als volgt te luiden:

"2.1. *Optionele combinatie van het bijwonen van een cursus en het afleggen van een test*

De basiskwalificatie behelst onderwijs over alle in de lijst van deel 1 genoemde onderwerpen. De opleiding voor deze basiskwalificatie duurt ten minste 280 uren.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste 20 uur zelf een voertuig besturen van de desbetreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen als vastgesteld in Richtlijn 2006/126/EG.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke bestuurder mag ten hoogste 8 van de 20 uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

De lidstaten kunnen toestaan dat een deel van de opleiding door het erkend opleidingscentrum wordt gegeven via ICT-tools, zoals e-learning, mits de goede kwaliteit van de opleiding wordt gehandhaafd, en via het selecteren van de onderwerpen waarvoor ICT-tools het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. De lidstaten eisen met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen.

De lidstaten kunnen specifieke opleiding die op grond van andere EU-regelgeving verplicht is, als een onderdeel van de opleiding beschouwen. Dit omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad(*), opleiding inzake de omgang met personen met een handicap op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad(**) en opleiding over het vervoer van dieren op grond van Verordening (EG) nr. 1/2005(***)

Voor de in artikel 5, lid 5, bedoelde bestuurders duurt de opleiding voor de basiskwalificatie 70 uur, met inbegrip van 5 uur tijdens welke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van deze opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of de door hen aangewezen instanties aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Dit examen omvat ten minste een vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in deel 1.

(*) Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

(**) Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 1).

(***) Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten en tot wijziging van de Richtlijnen 64/432/EEG en 93/119/EG en van Verordening (EG) nr. 1255/97 (PB L 3 van 5.1.2005, blz. 1).";

(b) in punt 2.2, onder b), wordt de tweede alinea vervangen door:

"De bij de praktijkexamens gebruikte voertuigen beantwoorden ten minste aan de normen voor examenvoertuigen als omschreven in Richtlijn 2006/126/EG.";

(C) De delen 3 en 4 komen als volgt te luiden:

"Deel 3: Basiskwalificatie via versnelde opleiding, als bedoeld in artikel 3, lid 2

De basiskwalificatie via versnelde opleiding behelst onderwijs over alle op de lijst in deel 1 genoemde onderwerpen. Deze versnelde opleiding voor de basiskwalificatie duurt ten minste 140 uur.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste 10 uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen als omschreven in Richtlijn 2006/126/EG.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke bestuurder mag ten hoogste 4 van de 10 uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

Punt 2.1, vierde alinea, geldt ook voor de versnelde basiskwalificatie.

Voor de in artikel 5, lid 5, bedoelde bestuurders duurt de versnelde opleiding voor de basiskwalificatie ten minste 35 uur, met inbegrip van 2,5 uur tijdens dewelke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van deze opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of de door hen aangewezen instanties aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Dit examen omvat ten minste een vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in deel 1.

Deel 4: verplichte nascholing, als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b)

Door een erkend opleidingscentrum worden nascholingscursussen georganiseerd. Deze cursussen duren 35 uur per 5 jaar en worden gegeven in modules van ten minste 7 uur. Het erkend opleidingscentrum kan die nascholing ten dele geven via hoogwaardige simulatoren en via ICT-tools, zoals e-learning, mits de goede kwaliteit van de opleiding wordt gehandhaafd, en via het selecteren van de onderwerpen waarvoor ICT-tools het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. De lidstaten eisen met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen. Minstens één van de modules van 7 uur wordt besteed aan een verkeersveiligheidsthema. Wat de inhoud van de opleiding betreft, wordt rekening gehouden met relevante juridische en technologische ontwikkelingen en wordt, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder. Tijdens de 35 uur komen verschillende onderwerpen aan bod en wordt de opleiding herhaald indien blijkt dat de bestuurder specifieke corrigerende opleiding nodig heeft.

De lidstaten kunnen voltooide specifieke opleiding die verplicht is op grond van andere EU-regelgeving, beschouwen als één van de modules van 7 uur. Dit omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, opleiding inzake het vervoer van dieren op grond van Verordening (EU) nr. 1/2005 en, voor het vervoer van passagiers, opleiding over de omgang met personen met een handicap op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011.";

(2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

(A) de titel wordt vervangen door:

"VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET EU-MODEL VOOR DE
KWALIFICATIEKAART BESTUURDER";

(B) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) betreffende bladzijde 1 van de kwalificatiekaart bestuurder:

(i) het bepaalde onder d), punt 9), wordt vervangen door:

"9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;"

(ii) onder e) wordt de eerste zin vervangen door:

"de vermelding "EU-Model" in de taal/talen van de lidstaat die de kaart afgeeft en de vermelding „kwalificatiekaart bestuurder” in de overige talen van de Unie, gedrukt in blauwe letters en op zodanige wijze dat deze de achtergrond van de kaart vormen:"

(b) Betreffende bladzijde 2 van de kwalificatiekaart bestuurder, het bepaalde onder a), punten 9) en 10), wordt vervangen door:

"9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;

10. De geharmoniseerde EU-code 95 als bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG";

(C) In deel 4 wordt de vermelding op het model voor een kwalificatiekaart bestuurder vervangen door: "EU-MODEL VOOR DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER". Op bladzijde 2 van het model, onder punt 10, wordt "communautaire code" vervangen door "EU-code".

(D) het volgende deel wordt toegevoegd:

"5. Overgangsbepalingen

Kwalificatiekaarten bestuurder die vóór ... [PB: de in artikel 3, lid 1, genoemde datum invoegen] zijn afgegeven, zijn geldig tot de datum waarop zij verstrijken"

B. De volgende bijlage wordt toegevoegd:

"Bijlage III — Concordantietabel voor de verwijzingen naar bepaalde categorieën van rijbewijzen

<i>Verwijzing in deze richtlijn</i>	<i>Verwijzing in Richtlijn 2006/126/EG</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

"