



Bryssel den 24 maj 2017
(OR. en)

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0015 (COD)**

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. 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
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort – Allmän riktlinje

INLEDNING

1. Den 1 februari 2017 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet.
2. Samtidigt som direktiv 2003/59/EG enligt kommissionens bedömning har genomförts utan större problem, och därmed utgör ett viktigt bidrag till trafiksäkerheten och till arbetskraftens rörlighet, är syftet med förslaget att ta itu med ett antal brister som konstaterats mellan 2012 och 2014 i en efterhandsbedömning.

3. Förslagets mål är följande:
- Att man ska förbättra det ömsesidiga erkännandet av obligatorisk utbildning som yrkesförare har genomgått.
 - Att man ska modernisera utbildningskraven och förtydliga deras förhållande till utbildningskrav som fastställs i annan EU-lagstiftning.
 - Att man ska minska tvetydigheten när det gäller undantag från direktivets skyldigheter.
 - Att man ska förtydliga de krav på minimiålder för framförande av fordon som följer av tillämpningen av direktiv 2003/59/EG och direktiv 2006/126/EG i syfte att garantera en harmoniserad tillämpning av EU-bestämmelserna.
4. Före det aktuella förslaget hade kommissionen, som en del av ett övergripande förslag, den 14 december 2016 föreslagit ändringar rörande det föreskrivande förfarande med kontroll som föreskrivs i detta direktiv och i direktiv 2006/126/EG.¹
5. Den 3 april 2017 utnämnde Europaparlamentets utskott för transport och turism Peter Lundgren (EFDD, SE) till föredragande. Utskottet för sysselsättning och sociala frågor har beslutat att inte lämna något yttrande.
6. Ekonomiska och sociala kommittén planerar att anta sitt yttrande den 31 maj 2017. Regionkommittén har beslutat att inte avge något yttrande om förslaget.
7. Det rumänska parlamentets senat har översänt sitt yttrande om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna genom en skrivelse daterad den 26 april 2017².

¹ Se dok. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Se dok. ST 8562/17 INIT.

ARBETET INOM RÅDET

8. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sin behandling av förslaget den 3 februari 2017. Den granskade kommissionens konsekvensbedömning den 7 februari 2017. Delegationerna konstaterade generellt att bedömningen var lämplig som grund för lagstiftningsförslag. Flera delegationer betonade vikten av att man väljer ett politiskt alternativ för att uppnå ömsesidigt erkännande av utbildning som genomförts i en annan medlemsstat. Man krävde mer detaljerad information om de administrativa kostnaderna för att utfärda yrkeskompetensbevis till förare från andra medlemsstater. Vissa delegationer påpekade att konsekvensbedömningen kunde ha gått mer på djupet när det gäller att jämföra administrativa krav för EU-förare med motsvarande krav för förare från tredjeland. Flera delegationer uttryckte olika åsikter om begreppet e-lärande och om definitionen av undantag från utbildningskrav. När det gäller den sistnämnda frågan noterade ordförandeskapet att kommissionen inte hade tillhandahållit en detaljerad analys av undantaget för förare som transporterar jordbruksrelaterade varor inom ramen för sin jordbruksverksamhet (antal som påverkas och eventuella problem beträffande direktivets mål).
9. Mellan den 14 mars och den 11 april 2017 lade ordförandeskapet fram ett antal kompromissförslag för att hitta en gemensam grund för några av de föreslagna ändringarna. Arbetet i arbetsgruppen är införlivat i texten i bilagan.
10. De överenskomna ändringarna rör främst formuleringen och tolkningen av undantag, det förfarande och de instrument som ska användas för att underlätta ömsesidigt erkännande av slutförd förarutbildning, anordnandet av förarutbildningen och övergångsbestämmelserna.
- 10.a. Den 24 maj 2017 bekräftade Coreper kompromisstexten och beslutade att överlämna den till rådet (transport, telekommunikation och energi) för antagande av en allmän riktlinje vid mötet om transportfrågor den 8 juni 2017.

ÅTERSTÅENDE FRÅGOR

11. Arbetsgruppen har behandlat alla frågor som delegationerna har tagit upp och kommit fram till en kompromisstext som verkar vara godtagbar för samtliga delegationer. När det gäller undantag har arbetsgruppen kunnat ge ytterligare förtydliganden, medan vissa begrepp har lämnats öppna för tolkning på grund av olika praxis och förhållanden i medlemsstaterna. En delegation upprepade sitt missnöje över kompromissen vad gäller undantagen.
12. Flera delegationer uttryckte farhågor över att den lösning som man kommit fram till för att förbättra det ömsesidiga erkännandet skulle innebära betydande administrativa kostnader. Andra delegationer skulle ha föredragit ett mer ambitiöst förslag som möjliggör elektroniskt informationsutbyte. En delegation efterfrågade ytterligare klargöranden av övergångsbestämmelserna.³
13. Vissa delegationer uttryckte oro över bevarandet av ett separat förfarande som innebär att förare från tredjeland som transporterar gods kan fortsätta att använda sitt förartillstånd, som utfärdats i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009, som ett bevis på efterlevnad av utbildningskraven. I kompromisstexten föreskrivs det dock att man ska förbättra det befintliga förfarandet genom att kräva att förartillståndet ska vara försett med en särskild kod.
14. Kommissionen vidhåller på detta stadium i förfarandet en allmän reservation mot ändringar av förslaget, samtidigt som den allmänt taget välkomnar rådets ansträngningar att uppnå en allmän riktlinje.

SLUTSATS

15. Rådet uppmanas att nå en överenskommelse om en allmän riktlinje i enlighet med bilagan till detta dokument.

³ Se addendumet till denna rapport.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,²

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011³ presenterar kommissionen en ”nollvision” som innebär att unionen fram till 2050 borde uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken.
- (2) I sitt meddelande om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁴ föreslog kommissionen att ytterligare halvera antalet dödsolyckor till 2020 med start från 2010. För att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter och skydd för sårbara trafikanter.
- (3) Efter en utvärdering av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG⁵ fann kommissionen vissa brister. De viktigaste bristerna som konstaterats var svårigheterna vid och den rättsliga osäkerheten i tolkningen av undantag, innehållet i utbildningen som konstaterades endast delvis uppfylla förarnas behov, svårigheter för förare att erhålla ömsesidigt erkännande av redan slutförd eller delvis slutförd utbildning som genomgått i en annan medlemsstat, och slutligen inkonsekvenser i fråga om krav på minimiålder mellan Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG⁶.
- (4) För att öka den rättsliga klarheten i direktiv 2003/59/EG bör alla hänvisningar till upphävda eller ersatta unionsakter tas bort eller ändras.

³ Vitbok av den 28 mars 2011 – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig.

⁴ Meddelandet *Mot ett europeiskt område med trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (KOM(2010) 389 slutlig).

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (5) För att skapa säkerhet och enhetlighet med övriga unionsrättsakter, bör vissa ändringar göras av undantagen i direktiv 2003/59/EG, med beaktande av liknande undantag enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁷. En del av dessa undantag avser situationer där framförandet inte är huvudsaklig sysselsättning, till exempel om framförandet upptar mindre än 30 % av den månatliga arbetstiden och det skulle utgöra en oproportionell börda för dessa personer att uppfylla kraven i direktiv 2003/59/EG.
- (5a) Dessa förare som undantogs från den grundläggande kompetensen skulle, trots att de fortsätter att omfattas av detta undantag, ändå vara skyldiga att genomgå fortbildning för att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande.
- (6) Med beaktande av utvecklingen inom utbildning, och för att förstärka bidraget från direktiv 2003/59/EG till trafiksäkerhet och betydelsen av utbildning av förare, bör frågor som rör trafiksäkerheten, till exempel riskmedvetande, skydd av sårbara trafikanter och bränslesnål körning få ökad betydelse i utbildningskurserna.
- (7) Medlemsstaterna bör få en klar valmöjlighet att förbättra och modernisera utbildningsmetoder med hjälp av IKT-verktyg, t.ex. e-lärande och blandat lärande, för en del av utbildningen, samtidigt som kvaliteten på utbildningen säkerställs. En betydande del av den utbildning som krävs enligt detta direktiv bör genomföras vid ett godkänt utbildningscentrum.
- (8) För att säkerställa överensstämmelse mellan de olika former av utbildning som krävs enligt unionsrätten, bör medlemsstaterna ges möjlighet att kombinera olika typer av utbildning, t.ex. utbildning för transport av farligt gods, om medvetenhet om funktionsnedsättningar eller om djurtransporter, med den utbildning som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (9) För att undvika att skillnader i praxis mellan medlemsstaterna hindrar ömsesidigt erkännande och begränsar rätten för förare att genomgå fortbildning i den medlemsstat där de arbetar, bör myndigheterna i medlemsstaterna vara skyldiga att utfärda det relevanta dokumentet för alla förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG. Dokumentet bör erkännas ömsesidigt, även vid vägkontroller. Minimikravet på dokumentation bör inte hindra vidareutvecklingen av medlemsstaternas samarbete på detta område genom elektronisk registrering och elektroniskt utbyte av information.
- (9a) När förare från tredjeländer använder förartillstånd som bevis på att utbildningskraven uppfyllts, kan detta vara till hinder för förare när transportföretaget lämnar tillbaka tillståndet till de utfärdande myndigheterna, särskilt när dessa förare vill ta anställning i en annan medlemsstat. För att undvika lägen där förare under dessa omständigheter skulle behöva repetera sin utbildning när de tar en ny anställning bör medlemsstaterna uppmuntras att samarbeta och utbyta information om yrkeskompetens.
- (9b) För att göra en smidig övergång möjlig bör giltiga förartillstånd och giltiga yrkeskompetensbevis som utfärdats i enlighet med de regler som gäller innan de ändrade bestämmelsernas börjar tillämpas erkännas tills de löper ut. Innan ändringarna börjar att tillämpas, innebär de inte en ogiltigförklaring av genomförd utbildning eller körkort som utfärdats för att styrka sådan utbildning.
- (10) För att skapa rättslig klarhet och säkerställa harmoniserade krav på minimiålder för de ändamål som fastställs i direktiv 2003/59/EG, bör det ges ett tydligt undantag i direktiv 2006/126/EG som ska föreskriva att körkort får utfärdas vid den åldersgräns som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG. Detta klagörande avser den allmänna minimiåldern för förare i vissa fordonskategorier som innehar ett yrkeskompetensbevis och medför inte att de befintliga möjligheterna att sänka eller föreskriva om undantag från dessa minimiålderskrav ändras.

- (10a) Ändringarna av direktiv 2006/126/EC bör begränsas till vad som har direkt anknytning till översynen av direktiv 2003/59/EG. Det verkar vara önskvärt att göra en mer ingående analys av genomförandet och tillämpningen av direktiv 2006/126/EG, inbegripet avgränsningen mellan vissa fordonskategorier, och den bör ingå i den kommande översynen av direktiv 2006/126/EG.
- (11) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra den EU-omfattande standarden på grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsöverskridande karaktären av vägtransporter och de frågor som detta direktiv är avsett att avhjälpa, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (12) Direktiven 2003/59/EG och 2006/126/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2003/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska första och andra strecksatserna ersättas med följande:

- ”— Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG(*), eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.
- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 2006/126/EG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

Vid tillämpningen av detta direktiv ska de hänvisningarna till körkortskategorier som innehåller ett plustecken ('+') läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

”b) av fordon som används för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet, ordningsmakten och för akuta sjuktransporter, eller som står under dessas kontroll, när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskåarer och genomförs under deras kontroll,”

b) Leden d–g ska ersättas med följande:

”d) av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,

e) av fordon som används för körlektioner och uppkörning för körkort eller yrkeskompetensbevis, i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport;

detta direktiv ska inte heller tillämpas på en person som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis enligt artiklarna 6 och 8.1, när personen genomgår kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande, förutsatt att personen åtföljs av en annan person som är certifierad genom ett yrkeskompetensbevis, eller en trafiklärare, för den fordonskategori som används för detta ändamål,

f) av fordon som används för icke-kommersiell person- eller godstransport,

g) av fordon som transporterar material och utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.”

c) Följande punkter ska läggas till:

”Medlemsstaterna får undanta förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Medlemsstaterna får låta dessa undantag omfattas av individuella villkor på sina egna territorier och, med godkännande från den berörda medlemsstaten, på en annan medlemsstats territorium.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om undantag som har medgivits enligt denna bestämmelse och kommissionen ska informera de övriga medlemsstaterna om detta”.

3. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Första stycket ska ersättas med följande:

”I fortbildningen, som ska syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, ska tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning.”

b) Tredje stycket ska ersättas med följande:

”Fortbildning ska vara utformad för att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I. Den ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet och ska omfatta ett flertal olika ämnen. Ämnena för utbildningen ska ta hänsyn till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och så långt som möjligt till förarens specifika utbildningsbehov.”.

4. I artikel 9 ska första stycket ersättas med följande:

”Förare enligt artikel 1 a ska erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) enligt definitionen i artikel 12 i direktiv 2006/126/EG.”

5. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Unionskod

1. På grundval av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 ska medlemsstaternas behöriga myndigheter ange den harmoniserade unionskoden 95 enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG intill motsvarande körkortskategorier, med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 5.2, 5.3 och 8,

- på körkortet och/eller
- på det yrkeskompetensbevis för förare som skall upprättas i enlighet med förlagan i bilaga II.

Om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits inte kan ange unionskoden på körkortet, ska de utfärda ett yrkeskompetensbevis för föraren.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset ska de behöriga myndigheterna förvissa sig om att körkortet alltjämt är giltigt för den berörda fordonskategorin.

2. Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för godstransporter på väg ska även ha rätt att förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009(*), förutsatt att det är försett med unionskod 95. Vid tillämpning av detta direktiv ska den utfärdande medlemsstaten ange unionskod 95 i avsnittet för anmärkningar om den berörda föraren har kompetensen och har uppfyllt utbildningskraven enligt detta direktiv.

Förartillstånd som utfärdats före den [*EUT: För in det datum som nämns i artikel 3.1*] i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009, särskilt punkt 7, i syfte att intyga att utbildningskraven enligt detta direktiv uppfyllts och som inte är försedda med unionskod 95, ska godtas som kompetensbevis till och med deras sista giltighetsdatum.

*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).”

6. Bilagorna I och II ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Direktiv 2006/126/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:
- i) I led e ska tredje strecksatsen ersättas med följande:
- ”Åldersgränsen för kategorierna C1 och C1E ska vara 18 år.”
- ii) I led g ska andra strecksatsen ersättas med följande:
- ”Åldersgränsen för kategorierna C och CE ska vara 21 år.”

- iii) I led i ska andra strecksatsen ersättas med följande:
- ”Åldersgränsen för kategorierna D1 och D1E ska vara 21 år.”

- iv) I led k ska andra strecksatsen ersättas med följande:

- ”Åldersgränsen för kategorierna D och DE ska vara 24 år.”

- b) Följande punkt ska läggas till:

”7. Genom undantag från de åldersgränser som anges i leden g, i och k i artikel 4.4 i detta direktiv, ska åldersgränsen för utfärdande av körkort i kategorierna C, CE, D1, D1E, D eller DE vara den lägsta ålder som krävs för behörighet att föra sådana fordon för innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 5.2, artikel 5.3 a i första stycket, artikel 5.3 a ii första stycket respektive artikel 5.3 b i direktiv 2003/59/EG.

Om, i enlighet med artikel 5.3 a i andra stycket eller artikel 5.3 a ii andra stycket i direktiv 2003/59/EG, en medlemsstat tillåter körning på dess territorium från en lägre ålder, ska körkortet endast vara giltigt på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortinnehavaren har nått den relevanta åldersgräns som avses i första stycket i denna punkt och innehar ett yrkeskompetensbevis.”.

2. I artikel 15 ska den befintliga texten betecknas som punkt 1 och följande punkt 2 läggas till:

”2. Nätverket för EU-körkort får även användas för informationsutbyte om körkort i de syften som föreskrivs i annan unionslagstiftning.”.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Vänligen inför datum 24 månader efter ikraftträdandet*] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

A. Bilagorna I och II till direktiv 2003/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

A) Avsnitt 1 ska ändras på följande sätt:

a) Andra stycket ska ersättas med följande:

”Den lägsta kompetensnivån ska vara jämförbar med minst nivå 2 i den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april 2008 (EUT C 111, 6.5.2008, s. 1)(*).

(*) Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april 2008 om en europeisk referensram för kvalifikationer för livslångt lärande (EUT C 111, 6.5.2008, s. 1).”

b) Punkt 1.2 ska ersättas med följande:

”1.2. Mål: att känna till säkerhetsanordningarnas tekniska egenskaper och funktion för att behärska fordonet, minska slitaget och att förebygga störningar.

Bromsarnas och retarderns begränsningar, kombinerad användning av bromsar och retarder, optimalt utnyttjande av förhållandet fart–växellåda, användning av fordonets tröghet, metoder för att sakta ner och bromsa i nedförsbacke, agerande om fel uppstår, användning av elektroniska och mekaniska anordningar som antisladdsystem (ESP), avancerade nödbromssystem (AEBS), ABS-bromsar, antispinnsystem (TCS) och övervakningssystem i bilar och andra förarstödssystem och automatsystem som är godkända för användning.”

c) Punkt 1.3 ska ersättas med följande:

”1.3. Mål: att kunna optimera bränsleförbrukningen.

Optimering av bränsleförbrukningen genom att tillämpa de kunskaper som anges i punkterna 1.1 och 1.2, vikten av att kunna förutse trafikflöde, lämpligt avstånd och fordonets rörelsekraft, jämn hastighet, mjuk körstil och lämpligt däckstryck.”

d) Följande punkt ska föras in före rubriken ”Körkort C, C + E, C1, C1 + E”:

”1.3a. Mål: att kunna förutse, bedöma och anpassa sig till risker i trafiken.

Att vara medveten om och kunna anpassa sig till olika väg-, trafik- och väderförhållanden, förutse kommande händelser, anpassa sig till risker i trafiken och upptäcka och anpassa sig till farliga situationer, särskilt i fråga om fordonets storlek och vikt och sårbara trafikanter, t.ex. fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon.

Identifiera potentiellt farliga situationer och korrekt tolka hur dessa potentiellt farliga situationer kan leda till situationer där olyckor inte längre kan förhindras, och att välja ut och genomföra åtgärder för att öka säkerhetsmarginalerna i sådan utsträckning att en olycka kan undvikas om en potentiellt farlig situation uppstår.”

e) Punkt 1.4 ska ersättas med följande:

”1.4. Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, användning av automatiska transmissionssystem, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, beräkning av den totala volymen, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonsstabilitet och tyngdpunkt, typer av förpackningsmaterial och pallar.

Grundläggande godssäkringskategorier, metoder för fastspänning och säkring av gods, användning av spännband, kontroll av säkringsutrustning, användning av hanteringsutrustning, användning av presenningar.”

f) Punkt 1.6 ska ersättas med följande:

”1.6. Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, användning av automatiska transmissionssystem, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonsstabilitet och fordonets tyngdpunkt.”

g) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

”2.1. Mål: att känna till sociala förhållanden och bestämmelser inom vägtransportsektorn.

Maximala arbetstider inom transportsektorn, principer i, tillämpning och konsekvenser av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006(*) och (EU) nr 165/2014(**), påföljder vid bristande eller felaktig användning eller manipulering av färdskrivaren, kunskaper om sociala förhållanden inom vägtransportsektorn: rättigheter och skyldigheter för förare i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).”

h) Punkt 3.7 ska ersättas med följande:

”3.7. Mål: att känna till ekonomiska villkor för godstransporter på väg och organisationen av marknaden.

Vägtransporter i förhållande till andra transportsätt (konkurrens, befraktare), olika typer av vägtransportverksamhet (transporter för andras räkning, för egen räkning, transportrelaterad verksamhet), organisationen av de vanligaste transportföretagen och transportrelaterad verksamhet, olika specialiserade transporter (tank- eller kyltransportbilar, farligt gods, djurtransporter, osv.), utvecklingen inom sektorn (diversifiering av tillhandahållna tjänster, järnväg/väg, underleverantörer, osv.)”

i) Punkt 3.8 ska ersättas med följande:

”3.8. Mål: att känna till ekonomiska villkor för persontransporter på väg och organisationen av marknaden.

Persontransporter på väg i förhållande till olika transportsätt för persontransport (järnväg, personbilar), olika typer av vägtransportverksamhet för persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar, gränspassage (internationella transporter), de vanligaste persontransportföretagens organisation.”

B) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

”2.1. *Alternativet med deltagande i utbildning och genomförande av prov*

Utbildning för grundläggande kompetens ska omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen för grundläggande kompetens ska uppgå till 280 timmar.

Varje aspirant ska köra individuellt minst tjugo timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 2006/126/EG.

Aspiranten ska under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare kan genomföra högst åtta av de tjugo timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärsknigen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden, körning vid olika tidpunkter på dygnet och förmågan att optimera bränsleförbrukningen.

Medlemsstaterna får tillåta att en del av utbildningen ges av det godkända utbildningscentrumet med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg, som e-lärande, samtidigt som man säkerställer att utbildningen håller god kvalitet, varvid man väljer ämnen där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas på det mest effektiva sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel.

Medlemsstaterna får som del av utbildningen ta med särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning. Detta omfattar, men är inte begränsat till, utbildning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG(*) om transport av farligt gods, utbildning i ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011(**) och utbildning om djurtransporter enligt rådets förordning (EG) 1/2005(***)

För förare enligt artikel 5.5 ska utbildningslängden för grundläggande kompetens uppgå till 70 timmar, varav fem timmar ska utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt.

Provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

(***) Rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97 (EUT L 3, 5.1.2005, s. 1).”

b) I punkt 2.2b ska andra stycket ersättas med följande:

”De fordon som används under det praktiska provet ska åtminstone uppfylla kraven för testfordon i direktiv 2006/126/EG.”

C) Avsnitten 3 och 4 ska ersättas med följande:

”Avsnitt 3: Snabbförvärvad grundläggande kompetens enligt artikel 3.2

Utbildning för snabbförvärvad grundläggande kompetens ska omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen ska uppgå till 140 timmar.

Varje aspirant ska köra individuellt minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 2006/126/EG.

Aspiranten ska under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare får genomföra högst fyra av de tio timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden, körning vid olika tidpunkter på dygnet och förmågan att optimera bränsleförbrukningen.

Bestämmelserna i fjärde stycket i punkt 2.1 ska också gälla den snabbförvärvade grundläggande kompetensen.

För förare enligt artikel 5.5 ska utbildningslängden för snabbförvärvad grundläggande kompetens uppgå till 35 timmar, varav två och en halv timme ska utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

Avsnitt 4: Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b

Obligatoriska fortbildningskurser ska anordnas av ett godkänt utbildningscentrum.

Längden på en sådan kurs ska uppgå till 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder på minst sju timmar. Det godkända utbildningscentrumet får delvis ge fortbildningskurserna på högkvalitetssimulatorer och med användning av informations- och kommunikationstekniska verktyg som e-lärande, samtidigt som man säkerställer att utbildningen håller god kvalitet, varvid man väljer ämnen där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas på det mest effektiva sättet.

Medlemsstaterna ska fi synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Minst en av sjutimmarsperioderna ska täcka ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet. Ämnena i utbildningen ska ta hänsyn till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och så långt som möjligt till förarens specifika utbildningsbehov. En rad olika ämnen ska täckas under de 35 timmarna, däribland repeterad utbildning på områden där man kan visa att föraren behöver särskild korrigerande utbildning.

Medlemsstaterna får överväga att låta genomgången särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning motsvara högst en av de föreskrivna sjutimmarsperioderna. Detta omfattar, men är inte begränsat till, utbildning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods, utbildning om djurtransporter enligt förordning (EG) 1/2005 och, i fråga om persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt förordning (EU) nr 181/2011.”

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

A) Rubriken ska ersättas med följande:

”BESTÄMMELSER OM EUROPEISKA UNIONENS MODELL FÖR
YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE”

B) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

a) Beträffande sidan 1 i yrkeskompetensbeviset:

i) I led d ska punkt 9 ersättas med följande:

”9. Kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.”

ii) I led e ska första meningen ersättas med följande:

”Orden 'Europeiska unionens modell' ska finnas tryckta på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset, och rubriken 'yrkeskompetensbevis för förare' på unionens övriga officiella språk ska vara tryckta i blått och utgöra bakgrund på beviset.”

b) Beträffande sidan 2 i yrkeskompetensbeviset ska i led a punkterna 9 och 10 ersättas med följande:

”9. Kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.

10. Den harmoniserade unionskoden 95 enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG.”

C) I avsnitt 4 ska rubriken på modellen för yrkeskompetensbeviset ersättas med följande:

”EUROPEISKA UNIONENS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE”. På sidan 2 i modellen, i punkt 10, ska ”Gemenskapskod” ersättas med ”Unionskod”.

D) Följande avsnitt ska läggas till:

”5. Övergångsbestämmelser

Yrkeskompetensbevis för förare som utfärdas före [*EUT: för in det datum som nämns i artikel 3.1*] ska vara giltiga till och med deras sista giltighetsdatum.”

B. Följande bilaga ska läggas till:

”Bilaga III – Jämförelsetabell för hänvisningarna till vissa körkortskategorier

<i>Hänvisning i detta direktiv</i>	<i>Hänvisning i direktiv 2006/126/EG</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

”