

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/645

af 18. april 2018

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 Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« fastsætter Kommissionen en »nul-vision«, som betyder, at Unionen skal indtage en holdning efter hvilken, der er nær nul dødsulykker i trafikken i 2050.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020 med titlen »På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020« yderligere et mål om 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) Det Europæiske Råd fastsatte på sit møde den 23.-24. oktober 2014 et bindende mål for den EU-interne reduktion af drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990 senest i 2030. Dette mål for reduktion af emissioner vil bidrage til at opfylde de langsigtede mål i Parisaftalen, og alle økonomiske sektorer bør bidrage til at opnå denne. I transportsektoren er der behov for en omfattende tilgang til fremme af emissionsreduktioner og energieffektivitet. Der bør gøres fremskridt i retning af lavemissionsmobilitet, bl.a. gennem forskning og gennem indførelse af allerede tilgængelige teknologiske fremskridt. Det er nødvendigt, at chauffører er tilstrækkeligt uddannet til at køre på den mest effektive måde.
- (4) Efter at have evalueret gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF ⁽³⁾ 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

⁽¹⁾ EUT C 288 af 31.8.2017, s. 115.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 13.3.2018 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.4.2018.

⁽³⁾ 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).

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 2006/126/EF ⁽¹⁾.

- (5) For at øge retssikkerheden i direktiv 2003/59/EF bør alle henvisninger til ophævede eller erstattede EU-retsakter fjernes eller ændres.
- (6) 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) nr. 561/2006 ⁽²⁾. Nogle af disse undtagelser vedrører situationer, hvor kørsel ikke er chaufførens hovedaktivitet, og hvor det ville være en uforholdsmæssig stor byrde for chaufførerne at kræve, at de opfylder kravene i direktiv 2003/59/EF. Generelt anses kørsel ikke for at være chaufførens hovedaktivitet, hvis den udgør mindre end 30 % af den månedlige arbejdstid.
- (7) Hvis kørslen kun forekommer sjældent, finder sted i landdistrikter og udføres af chauffører, som foretager leverancer til deres egen virksomhed, bør der gælde undtagelser, forudsat at færdselssikkerheden fortsat sikres. På grund af de forskellige betingelser i landdistrikterne i Unionen med hensyn til geografi, klima og befolkningstæthed bør medlemsstaterne have skønsbeføjelser til at bestemme, om en sådan kørsel kan betragtes som lejlighedsvis, og om en sådan fritagelse har indvirkning på trafikikkerheden, f.eks. på grundlag af vejtypen, trafikmængden eller tilstedeværelsen af bløde trafikanter.
- (8) Da de afstande, som personer, der arbejder inden for landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder, der er undtaget fra dette direktiv, er nødt til at dække i løbet af deres arbejdsdag, kan variere inden for Unionen, bør det overlades til medlemsstaterne i deres nationale lovgivning at fastsætte de maksimalt tilladte køreafstande beregnet fra basen for den virksomhed, som undtagelserne gælder for.
- (9) Chauffører, som er blevet undtaget fra det grundlæggende kvalifikationskrav, bør, på trods af at de er omfattet af denne undtagelse, ikke desto mindre være forpligtet til at gennemgå efteruddannelse for at sikre, at de kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, ajourføres.
- (10) Medlemsstaterne bør i samarbejde med Kommissionen elektronisk udveksle oplysninger om kvalifikationsbeviser. De bør udvikle den nødvendige elektroniske platform under hensyntagen til en cost-benefit-analyse fra Kommissionen, herunder muligheden for at udvide EU's kørekortnetværk, der er oprettet i henhold til direktiv 2006/126/EF. Blandt andre fordele vil dette gøre det muligt for medlemsstaterne at få let adgang til oplysninger om afsluttet uddannelse, som ikke er dokumenteret på førerens kørekort. Det er vigtigt, at medlemsstaterne og Kommissionen bestræber sig på at videreudvikle denne funktion med henblik på reeltidsadgang under vejkontroller.
- (11) Under hensyntagen til udviklingen inden for uddannelse og undervisning samt for at forbedre det bidrag, som direktiv 2003/59/EF yder til trafikikkerheden og relevansen af uddannelse af chauffører, bør emner vedrørende trafikikkerhed styrkes i uddannelseskurserne, såsom genkendelse af farer, beskyttelse af sårbare trafikanter, navnlig fodgængere, cyklister og personer med nedsat mobilitet, brændstoffektiv kørsel, kørsel i ekstreme vejforhold og udførelse af særtransporter. I denne forbindelse bør kurserne også vedrøre intelligente transport-systemer, og de bør udvikle sig med henblik på at holde trit med den teknologiske udvikling.
- (12) Medlemsstaterne bør have en klar mulighed for at forbedre og modernisere deres uddannelsespraksis ved hjælp af værktøjer inden for informations- og kommunikationsteknologi (IKT), såsom e-læring og kombineret læring, for en del af uddannelsen, samtidig med at uddannelsens kvalitet sikres. I forbindelse med forbedringen og moderniseringen af uddannelsespraksis inden for IKT er det vigtigt at tage hensyn til, at nogle specifikke emner kræver praktisk uddannelse og ikke kan håndteres effektivt med disse læringsværktøjer, som f.eks. montering af snekæder eller sikring af lasten eller andre elementer, hvor den praktiske side er vigtig. Den praktiske uddannelse kan, men skal ikke nødvendigvis bestå af kørsel. En betydelig del af den uddannelse, der kræves i henhold til dette direktiv, bør gennemføres på et godkendt uddannelsescenter.
- (13) For at sikre sammenhæng mellem de forskellige former for uddannelse, der kræves i henhold til EU-retten, bør medlemsstaterne have mulighed for at kombinere forskellige typer af relevant uddannelse; f.eks. bør det være muligt for dem at kombinere uddannelse i transport af farligt gods, i handicapbevidstgørelse eller dyretransport med den uddannelse, som fremgår af direktiv 2003/59/EF.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ 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).

- (14) 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, hvis gennemført uddannelse ikke kan angives på kørekortet, forpligtes til at udstede chaufføruddannelsesbeviset i den i standardmodellerne foreskrevne form, som sikrer gensidig anerkendelse for alle chauffører, som opfylder kravene i direktiv 2003/59/EF.
- (15) Anvendelsen af førerattester for 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 er nødt til at gentage deres uddannelse, når de tager nyt arbejde, bør medlemsstaterne tilskyndes til at samarbejde og udveksle oplysninger om chaufførers kvalifikationer.
- (16) 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 ved dette direktiv ændrede bestemmelser, anerkendes i perioden indtil deres udløbsdato. Disse ændringer gør ikke den gennemgaaede uddannelse eller de kørekort, der er udstedt til bekræftelse heraf, ugyldige før anvendelsen af de pågældende ændringer.
- (17) For at sikre retssikkerhed og harmonisere aldersgrænserne for de formål, som fremgår af direktiv 2003/59/EF, bør direktiv 2006/126/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 aldersgrænsekra.
- (18) Ændringerne af direktiv 2006/126/EF bør begrænses til ændringer, der er knyttet direkte til revisionen af direktiv 2003/59/EF og til at fremme anvendelsen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer. 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.
- (19) For at bidrage til reduktionen af drivhusgasemissioner og forbedringen af luftkvaliteten ved at fremme anvendelsen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bør medlemsstaterne have mulighed for på deres områder at tillade, at indehavere af et kategori B-kørekort har ret til at føre visse typer af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, hvor disses tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 4 250 kg. Denne mulighed for at overskride 3 500 kg bør være betinget af, at den yderligere tilladte masse udelukkende skyldes den større masse, der følger af de alternative fremdriftssystemer, og bør være underlagt de begrænsninger og betingelser, som skal forhindre en negativ indvirkning på trafikikkerheden.
- (20) 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, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af den grænseoverskridende karakter af vejtransport og de emner, som dette direktiv skal tage hånd om, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage 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 dette mål.
- (21) Direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2003/59/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kørsel udført af:

a) statsborgerne i en medlemsstat og

b) tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat

i det følgende benævnt »chauffører«, og som udfører vejtransport inden for Unionen på veje, der er åbne for offentlig adgang, med:

- 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:

»Artikel 2

Undtagelser

1. Dette direktiv gælder ikke for førere af køretøjer:

- a) hvis højest tilladte hastighed ikke overstiger 45 km/t
- b) der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet, ordensmagten og tjenester for akut ambulancekørsel eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner
- c) der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, eller førere af nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug
- d) hvortil der kræves et kørekort af kategori D eller D1, og som køres uden passagerer af vedligeholdelsespersonalet til eller fra et vedligeholdelsescenter beliggende i nærheden af den nærmeste vedligeholdelsesbase, der anvendes af transportøren, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet
- e) der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver, herunder køretøjer, der anvendes til ikkekommerciel transport af nødhjælp
- f) der benyttes til køretimer eller køreprøver med henblik på en person, der ønsker 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
- g) der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport
- h) 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.

Med henblik på nærværende stykkes litra f) finder dette direktiv ikke anvendelse på nogen person, som ønsker at opnå 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, forudsat at den pågældende person ledsages af en anden person, som har kvalifikationsbevis til eller er kørelærer for den køretøjskategori, der anvendes til det formål, der er fastsat i nævnte litra.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) førere af køretøjer kører i landdistrikter for at forsyne deres egen virksomhed
- b) førere tilbyder ikke transportydelser, og
- c) medlemsstaterne finder, at transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden.

3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervmæssige virksomhed, undtagen hvis kørslen er en del af chaufførens hovedaktivitet eller overstiger en vis afstand, der er fastsat i national lovgivning, fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.»

3) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Efteruddannelse

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, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og begrænsning af den miljømæssige indvirkning af kørslen.

Denne uddannelse tilrettelægges af et godkendt uddannelsescenter i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5. Uddannelse består af klasseundervisning, praktisk uddannelse og hvis muligt uddannelse ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologiske (IKT) værktøjer eller avancerede simulatorer. Hvis en chauffør skifter virksomhed, skal der tages hensyn til allerede gennemgået efteruddannelse.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på listen i bilag I, afdeling 1. Den omfatter en række forskellige emner og omfatter altid mindst ét emne om trafiksikkerhed. 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.»

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

»Chauffører, jf. nærværende direktivs artikel 1, litra a), skal opnå de grundlæggende kvalifikationer som omhandlet i nærværende direktivs 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 kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus og kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse indfører medlemsstaternes kompetente myndigheder under hensyn til nærværende direktivs artikel 5, stk. 2 og 3, og nærværende direktivs artikel 8, den harmoniserede EU-kode 95, jf. bilag I til direktiv 2006/126/EF, ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier:

— i kørekortet, eller

— i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i bilag II til nærværende direktiv.

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 kvalifikationskrav og uddannelseskrav, der er fastsat i nærværende direktiv.

3. EU-førerattester, der ikke er forsynet med EU-kode 95, og som er udstedt før den 23. maj 2020 i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1072/2009, og særlig dennes stk. 7, med henblik på at dokumentere overholdelse af uddannelseskravene i nærværende direktiv, 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) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 10a

Håndhævelsesnetværk

1. Af håndhævelseshensyn udveksler medlemsstaterne oplysninger om udstedte eller tilbagetrukne kvalifikationsbeviser. Til det formål skal medlemsstaterne i samarbejde med Kommissionen udvikle et elektronisk netværk eller arbejde på en udvidelse af et eksisterende net under hensyntagen til Kommissionens evaluering af den mest omkostningseffektive løsning.
2. Netværket kan indeholde oplysningerne i kvalifikationsbeviserne samt oplysninger vedrørende administrative procedurer vedrørende kvalifikationsbeviser.
3. Medlemsstaterne sikrer, at behandlingen af personoplysningerne udelukkende foretages med henblik på at kontrollere overholdelsen af dette direktiv, navnlig de uddannelseskra­v, der er fastsat i dette direktiv, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (*).
4. Adgangen til netværket skal være sikret. Medlemsstaterne må kun give adgang til de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af og kontrollen med overholdelsen af dette direktiv.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).«

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

Artikel 2

I direktiv 2006/126/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

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 nærværende artikels stk. 4, litra g), i) og k), fastsættes aldersgrænsen for udstedelse af kørekort i henholdsvis kategori C og CE, D1 og D1E, D og DE til den aldersgrænse, som er fastsat for kørsel af sådanne køretøjer for indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. efter omstændighederne 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 Europa-Parlamentets og Rådets 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 kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.

(*) 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).«

2) I artikel 6, stk. 4, tilføjes følgende litra:

- »c) køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og som er omhandlet i artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF (*) med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg til transport af varer, der føres uden anhænger af indehavere af et kategori B-kørekort, som er udstedt mindst to år før, forudsat at massen på over 3 500 kg udelukkende skyldes den større masse, der følger af fremdriftssystemet, i forhold til fremdrivningssystemet i et køretøj af samme dimensioner, som er udstyret med en intern forbrændingsmotor med konventionel tænding eller kompressionstænding, og forudsat at lasteevnen ikke er forøget i forhold til det samme køretøj.

(*) Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).«

3) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Gensidig bistand

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv og udveksler oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort. De benytter det EU-kørekortnet, der er oprettet til dette formål, når dette net er blevet operationelt.
2. Netværket kan også anvendes til udveksling af oplysninger til kontrolformål i henhold til anden EU-lovgivning.
3. Medlemsstaterne sikrer, at behandlingen af personoplysninger i henhold til dette direktiv udelukkende foretages med henblik på anvendelsen af nærværende direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF og (EU) 2015/413 (*). Enhver behandling af personoplysninger inden for rammerne af dette direktiv skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (**) og (EF) nr. 45/2001 (***).
4. Adgangen til netværket skal være sikret. Medlemsstaterne må kun give adgang til de relevante kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af og kontrollen med overholdelsen af nærværende direktiv og direktiv 2003/59/EF og (EU) 2015/413.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 8 af 12.1.2001, s. 1).«

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 23. maj 2020, bortset fra de love, regler og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme nærværende direktivs artikel 1, nr. 6), der skal træde i kraft senest den 23. maj 2021. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder 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 Strasbourg, den 18. april 2018.

På Europa-Parlamentets vegne

A. TAJANI

Formand

På Rådets vegne

L. PAVLOVA

Formand

BILAG

I bilagene til direktiv 2003/59/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag I ændres således:

a) I afdeling 1 foretages følgende ændringer:

i) Andet afsnit affattes således:

»Minimumsniveaet for kundskaberne skal mindst være sammenlignelige med niveau 2 i den europæiske referenceramme for kvalifikationer, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 23. april 2008 (*).

(*) 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).«

ii) 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 bremsere og retardere, kombineret brug af bremsere og retardere, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inertie, 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, førerstøtte eller automatiske anordninger.«

iii) 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 til andre køretøjer og brug af køretøjets fremdrift, stabil hastighed, smidig kørsel og passende dæktryk samt kendskab til intelligente transport-systemer, der muliggør effektiv kørsel og bedre ruteplanlægning.«

iv) 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, at forstå, hvordan man skal forberede og planlægge en tur under unormale vejrforhold, at have kendskab til brugen af sikkerhedsudstyr og forstå, når en tur må udsættes eller aflyses på grund af ekstreme vejrforhold, at tilpasse sig trafikrisici, herunder farlig adfærd i trafikken eller distraheret kørsel (gennem anvendelse af elektronisk udstyr, at spise, drikke, osv.), at anerkende og tilpasse sig farlige situationer og være i stand til at håndtere stress, der er afledt heraf, 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.«

v) 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.«

vi) Punkt 1.5 affattes således:

»1.5. Mål: at kunne varetage passagerernes sikkerhed og komfort

Justering af langsgående og sidelæns bevægelser, fælles brug af vejnettet, placering på kørebanen, smidig opbremsning, overhæng, brug af særlige infrastrukturer (offentlige arealer, særlige kørebaner), løsning af konflikter mellem sikker kørsel og andre af chaufførens funktioner, kontakt med passagerer samt særlige forhold ved befording af visse typer passagerer (handicappede, børn).«

vii) 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.«

viii) 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).«

ix) Punkt 2.2 affattes således:

»2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet

Transporttilladelser, dokumenter, der skal medbringes, kørselsforbud på bestemte veje, vejafgifter, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af transportdokumenter, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til CMR-konventionen, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.«

x) 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.).«

xi) 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:

i) Punkt 2.1 affattes således:

»2.1. Grundlæggende kvalifikationer: 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 person, der ønsker at blive chauffør, skal have mindst 20 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 person, der ønsker at blive 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 IKT som e-læring, men det skal i denne forbindelse sikres, at uddannelsens kvalitet og effektivitet opretholdes, idet der udvælges de emner, der er mest velegnede til anvendelse af IKT. Medlemsstaterne skal navnlig stille krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger. Medlemsstaterne kan medregne særlige uddannelseskra v 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 transport af farligt gods, handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 (**) og uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 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 in dlandstransport 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).«

ii) 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 person, der ønsker at blive 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 person, der ønsker at blive chauffør, kan få højst 4 af de 10 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 og med den måde, vejforholdene ændrer sig på under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet, samt evnen til at optimere brændstofforbruget.

Bestemmelserne i punkt 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 7 timer, som kan fordeles på to på hinanden følgende dage. Hvis der anvendes e-læring, skal det godkendte uddannelsescenter sikre, at kvaliteten af uddannelsen opretholdes, herunder ved at vælge de emner, hvor der mest effektivt kan anvendes IKT-værktøjer. Medlemsstaterne stiller navnlig krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger. Undervisningen med e-læring må højst vare i 12 timer. Mindst et af kurserne skal omfatte et trafikikkerhedsrelateret emne. I uddannelsens emner skal der tages højde for specifikke uddannelsesmæssige behov i forhold til de transportaktiviteter, som chaufføren udfører, og udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi, og der tages i videst muligt omfang hensyn til chaufførens særlige uddannelsesmæssige behov. De 35 timer skal dække en række forskellige emner, herunder gentagelse af undervisningsindholdet, hvis det viser sig, 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 transport af 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. Medlemsstaterne kan dog beslutte, at afsluttet specifik uddannelse som krævet i direktiv 2008/68/EF for transport af farligt gods kan tælle som to af syvtimersperioderne, forudsat at denne er den eneste anden uddannelse, der tages i betragtning i den periodiske træning.»

2) Bilag II ændres således:

a) Titlen affattes således:

»BESTEMMELSER VEDRØRENDE EU-MODELLEN FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS«

b) I afdeling 2 foretages følgende ændringer:

i) vedrørende forsiden af chaufføruddannelsesbeviset:

— Litra d), nr. 9), affattes således:

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

— Litra e), første punktum, affattes således:

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

ii) vedrørende bagsiden af chaufføruddannelsesbeviset: litra a), nr. 9) og 10), affattes 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 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften affattes således:

»EU-MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS«.

ii) På bagsiden af modellen, under nr. 10, erstattes »Fællesskabskode« med »EU-kode«.

d) Følgende afdeling tilføjes:

»5. Overgangsbestemmelser

Chaufføruddannelsesbeviser, der er udstedt før den 23. maj 2020, er gyldige indtil deres udløbsdato.«

3) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG III

SAMMENLIGNINGSTABEL FOR HENVISNINGERNE TIL VISSE KATEGORIER AF KØREKORT

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