

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/645

av den 18 april 2018

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 yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* presenterar kommissionen en "nollvision" i enlighet med vilken antalet dödsolyckor i trafiken i unionen bör vara nära noll senast 2050.
- (2) I sitt meddelande om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 med titeln *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* föreslog kommissionen att man skulle ha som mål att ytterligare ha halverat antalet dödsolyckor senast 2020 med start från 2010. För att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter samt skydd för sårbara trafikanter.
- (3) Ett bindande mål om att senast 2030 ha minskat växthusgasutsläppen från hela EU-ekonomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23–24 oktober 2014. Detta mål för utsläppsminskningar kommer att bidra till att Parisavtalets långsiktiga mål uppnås, och samtliga sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå det. Transportsektorn behöver en heltäckande strategi för främjandet av utsläppsminskningar och energieffektivitet. Arbetet mot utsläppssnål rörlighet bör fortsätta, bland annat genom forskning och införandet av nya tekniska lösningar som redan finns tillgängliga. Förarna behöver lämplig utbildning för att kunna köra så effektivt som möjligt.
- (4) Efter en utvärdering av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG ⁽³⁾ fann kommissionen vissa brister. De viktigaste konstaterade bristerna var svårigheter med avseende på, och osäkerhet om rättsläget vid, tolkningen av undantag, innehållet i utbildningen, som konstaterades endast delvis uppfylla förarnas behov, svårigheter för förare att erhålla ömsesidigt erkännande av helt eller delvis slutförd utbildning

⁽¹⁾ EUT C 288, 31.8.2017, s. 115.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2018 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 april 2018.

⁽³⁾ 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).

som genomgått i en annan medlemsstat samt inkonsekvenser mellan Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och 2006/126/EG ⁽¹⁾ i fråga om krav på minimiålder.

- (5) För att öka den rättsliga klarheten i direktiv 2003/59/EG bör alla hänvisningar till upphävda eller ersatta unionsakter tas bort eller ändras.
- (6) För att skapa säkerhet och enhetlighet med andra unionsrättsakter, bör vissa ändringar göras av undantagen i direktiv 2003/59/EG, med beaktande av liknande undantag enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽²⁾. En del av dessa undantag avser situationer där framförandet av fordon inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och där det skulle utgöra en oproportionell börda för föraren att uppfylla kraven i direktiv 2003/59/EG. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 % av den månatliga arbetstiden.
- (7) I fråga om framförande av fordon där fordonen framförs sällan, i landsbygdsområden, av förare som försörjer den egna verksamheten, bör undantag gälla under förutsättning att trafiksäkerheten fortfarande kan säkerställas. På grund av skillnaderna mellan olika landsbygdsområden inom unionen i fråga om förhållanden såsom geografi, klimat och befolkningstäthet, bör medlemsstaterna ha rätt att avgöra huruvida sådant framförande kan anses som tillfälligt och huruvida ett sådant undantag påverkar trafiksäkerheten, till exempel på grundval av vägtyp, trafikvolym eller förekomst av sårbara trafikanter.
- (8) Eftersom de sträckor som måste avverkas i arbetet av personer som arbetar inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, djuruppfödning och fiske, vilka är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde, kan variera inom unionen, bör det överlåtas till medlemsstaterna att i nationell rätt fastställa det högsta tillåtna avstånd, räknat från den plats där företaget är beläget, som undantagen gäller för.
- (9) De förare som undantagits från kravet på grundläggande kompetens bör, trots att de fortsätter att omfattas av detta undantag, vara skyldiga att genomgå fortbildning för att säkerställa att de viktigaste kunskaperna för deras yrkesutövning alltid är uppdaterade.
- (10) Medlemsstaterna bör, i samarbete med kommissionen, elektroniskt utbyta information om yrkeskompetensbevis. De bör ta fram den nödvändiga elektroniska plattformen med beaktande av en kostnads-nyttöanalys utförd av kommissionen, inbegripet möjligheten att utöka det nätverk för EU-körkort som inrättats enligt direktiv 2006/126/EG. En av fördelarna med detta är att medlemsstaterna enkelt kommer att kunna få tillgång till information om genomgången utbildning som inte finns angiven på förarens körkort. Det är viktigt att medlemsstaterna och kommissionen arbetar med att vidareutveckla denna funktion ytterligare med målet att ha tillgång till sådan information i realtid vid vägkontroller.
- (11) Med beaktande av utvecklingen inom utbildning och undervisning, 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, särskilt fotgängare, cyklister och personer med nedsatt rörlighet, bränslesnål körning, framförande av fordon vid extrema väderförhållanden och framförande av specialtransporter ges ökad betydelse i utbildningskurserna. I detta sammanhang bör kurserna även ha koppling till intelligenta transportsystem och bör utvecklas så att de följer med i den tekniska utvecklingen.
- (12) Medlemsstaterna bör få en klar valmöjlighet att förbättra och modernisera utbildningsmetoder med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (nedan kallade *IKT-verktyg*), t.ex. e-lärande och blandat lärande, för en del av utbildningen, samtidigt som kvaliteten på utbildningen säkerställs. När utbildningsmetoder förbättras och moderniseras med hjälp av IKT-verktyg är det viktigt att ta hänsyn till att vissa specialområden kräver praktisk utbildning och inte kan avhandlas tillfredsställande med dessa utbildningsverktyg, till exempel montering av snökedjor och säkring av last, eller andra delar av utbildningen där de praktiska inslagen är viktiga. Praktisk utbildning kan, men behöver inte, bestå av framförande av fordon. En betydande del av den utbildning som krävs enligt detta direktiv bör genomföras vid ett godkänt utbildningscentrum.
- (13) För att säkerställa överensstämmelse mellan de olika former av utbildning som krävs enligt unionsrätten bör medlemsstaterna ges möjlighet att kombinera olika typer av relevant utbildning. Till exempel bör det vara möjligt för dem att kombinera utbildning för transport av farligt gods, om medvetenhet om funktionsnedsättningar eller om djurtransporter, med den utbildning som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ 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).

- (14) 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, om den avslutade utbildningen inte kan anges på körkortet, vara skyldiga att utfärda yrkeskompetensbevis i den form som föreskrivs av standardmodellerna, för att säkerställa ömsesidigt erkännande för alla förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG.
- (15) 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 måste repetera sin utbildning när de tar en ny anställning bör medlemsstaterna uppmuntras att samarbeta och utbyta information om förarens yrkeskompetens.
- (16) För att möjliggöra en smidig övergång bör giltiga förartillstånd och giltiga yrkeskompetensbevis för förare utfärdade i enlighet med de regler som är tillämpliga innan de bestämmelser som ändras genom detta direktiv börjar tillämpas, erkännas fram till dess att de löper ut. Ändringarna innebär inte en ogiltigförklaring av utbildning som genomförts innan ändringarna börjar tillämpas eller av körkort till styrkande av sådan utbildning som utfärdats innan ändringarna börjar tillämpas.
- (17) För att skapa rättslig klarhet och säkerställa harmoniserade krav på minimiålder för de ändamål som fastställs i direktiv 2003/59/EG, bör det föreskrivas ett tydligt undantag i direktiv 2006/126/EG som anger att körkort får utfärdas vid de åldersgränser som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG. Detta klargörande avser den allmänna minimiåldern för förare i vissa fordonskategorier som innehar ett yrkeskompetensbevis och påverkar inte de befintliga möjligheterna att sänka eller föreskriva om undantag från dessa minimiålderskrav.
- (18) Ändringarna av direktiv 2006/126/EG bör begränsas till sådana som har direkt anknytning till översynen av direktiv 2003/59/EG och till underlättandet av användning av fordon som drivs med alternativa bränslen. Det förefaller önskvärt att göra en mer ingående analys av genomförandet och tillämpningen av direktiv 2006/126/EG, inbegripet avgränsningen mellan olika fordonskategorier, och en sådan bör ingå i en framtida översyn av direktiv 2006/126/EG.
- (19) För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och en förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, bör medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att köra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför, och möjligheten bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.
- (20) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra den EU-omfattande standarden vad avser 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 problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre 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 detta mål.
- (21) 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. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på framförande av fordon av personer som är

- a) medborgare i en medlemsstat,

- b) medborgare i ett tredjeland anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag,

nedan kallade *förare*, och som utför transporter på allmän väg inom unionen med följande fordon:

- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort för 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 för 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 hänvisningar 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 ersättas med följande:

"Artikel 2

Undantag

1. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon

- a) vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 km/tim,
- b) som används av militären, civilförsvaret, räddningstjänsten, brandväsendet, ordningsmakten och ambulanstjänsten, eller som står under dessas kontroll, när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer,
- c) som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll samt förare av nya eller ombyggda fordon som ännu inte har börjat användas,
- d) för vilka körkort för kategori D eller D1 krävs och vilka körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en servicedepå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,
- e) som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
- f) som används för övningskörning och prov för personer som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis, i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, under förutsättning att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport,
- g) som används för icke-kommersiell person- eller godstransport,
- h) som transporterar material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Med avseende på led f i denna punkt ska detta direktiv inte tillämpas på en person som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, när personen genomgår kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande, förutsatt att personen åtföljs av en annan person som innehar ett yrkeskompetensbevis, eller av en trafiklärare, för den fordonskategori som används för det ändamål som anges i det ledet.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas i fall då samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) Förare av fordon kör i landsbygdsområden för att försörja den egna verksamheten.
- b) Förare erbjuder inte transporttjänster.
- c) Medlemsstater bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet; direktivet ska dock tillämpas om framförandet av fordonet ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning eller om framförandet av fordonet överstiger ett i nationell rätt fastställt avstånd från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.”

3. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Fortbildning

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, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och en minskning av den miljöpåverkan som framförandet av fordon medför.

Fortbildningen ska anordnas av ett godkänt utbildningscentrum i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I. Utbildningen ska bestå av klassrumsundervisning, praktisk utbildning och, om möjligt, utbildning med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (IKT-verktyg) eller avancerade simulatorer. Om föraren byter företag ska hänsyn tas till fortbildning som redan genomgåts.

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 täcka flera olika ämnen och ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet. Ämnena för utbildningen ska vara anpassade till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och, så långt möjligt, till förarens specifika utbildningsbehov.”

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

”Förare enligt artikel 1 a i detta direktiv ska erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i detta direktiv i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort enligt definitionen i artikel 12 i direktiv 2006/126/EG.”

5. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Unionskod

1. På grundval av yrkeskompetensbeviset om uppnådd grundläggande kompetens och yrkeskompetensbeviset om fortbildning ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 5.2, 5.3 och 8 i detta direktiv, ange den harmoniserade unionskoden 95, enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG, intill motsvarande körkortskategorier,

— på körkortet, eller

— på det yrkeskompetensbevis för förare som ska upprättas i enlighet med förlagan i bilaga II till det här direktivet.

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

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset ska de behöriga myndigheterna förvissa sig om att körkortet alltså 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 tillståndets avsnitt för anmärkningar om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt detta direktiv.

3. Förartillstånd som inte är försedda med unionskod 95 och som utfärdats före den 23 maj 2020 i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009, särskilt punkt 7 i den artikeln, ska, i syfte att intyga att utbildningskraven enligt detta direktiv uppfyllts, 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. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a

Nätverk för verkställighet

1. För verkställighetsändamål ska medlemsstaterna utbyta information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats. För detta ändamål ska medlemsstaterna i samarbete med kommissionen utveckla ett elektroniskt nätverk eller arbeta med en utbyggnad av ett befintligt nätverk med beaktande av en utvärdering från kommissionen om det mest kostnadseffektiva alternativet.
2. Nätverket får innehålla information som anges i yrkeskompetensbevisen samt information om administrativa förfaranden kopplade till yrkeskompetensbevisen.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker uteslutande för att kontrollera efterlevnaden av detta direktiv, särskilt de utbildningskrav som fastställs i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*).
4. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av och för kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).”

7. 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 punkt 4 i denna artikel, ska åldersgränsen för utfärdande av körkort för kategorierna C och CE, D1 och D1E, respektive D och DE, vara den lägsta ålder som krävs för behörighet att framföra 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 eller artikel 5.3 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG (*), beroende på vad som är tillämpligt.

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.

(*) 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).”

2. I artikel 6.4 ska följande led läggas till:

- "c) innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG (*) med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

(*) Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59)."

3. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv och ska utbyta upplysningar om de körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat. De ska använda det nätverk för EU-körkort som inrättats för detta ändamål, när detta nätverk väl har tagits i drift.
2. Nätverket får även användas för sådant informationsutbyte för kontrolländamål som föreskrivs i unionslagstiftning.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den behandling av personuppgifter som avses i detta direktiv sker uteslutande för genomförandet av detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och (EU) 2015/413 (*). All behandling av personuppgifter som sker inom ramen för det här direktivet ska vara förenlig med Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679 (**) och (EG) nr 45/2001 (***).
4. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av, och för kontrollen av efterlevnaden av, detta direktiv och direktiven 2003/59/EG och (EU) 2015/413.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1)."

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska senast den 23 maj 2020 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, med undantag för de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1.6 i detta direktiv, vilka ska sättas i kraft senast den 23 maj 2021. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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 rätt 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 Strasbourg den 18 april 2018.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

L. PAVLOVA

Ordförande

BILAGA

Bilagorna 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:

i) 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 (*).

(*) 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)."

ii) 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 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."

iii) 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 till andra fordon och användning av fordonets rörelsekraft, jämn hastighet, mjuk körstil och lämpligt däcktryck, samt kännedom om intelligenta transportsystem som möjliggör effektivare körning och hjälper till med planering av resvägen."

iv) 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, att ha förståelse för hur man förbereder och planerar en resa under onormala väderförhållanden, att ha kunskap om användningen av tillhörande säkerhetsutrustning och förstå när en resa måste senareläggas eller ställas in på grund av extrema väderförhållanden, att anpassa sig till risker i trafiken, inbegripet farligt trafikbeteende eller distraherad körning (genom användning av elektronisk utrustning, förtäring av mat eller dryck, etc.), att upptäcka och anpassa sig till farliga situationer och att kunna hantera stress som uppstår ur dessa, särskilt situationer som har att göra med fordonets storlek och vikt och sårbara trafikanter, t.ex. fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon.

Att 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."

v) Punkt 1.4 ska ersättas med följande:

"1.4 Mål: att kunna ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och använda fordonet på ett korrekt sätt.

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."

vi) Punkt 1.5 ska ersättas med följande:

"1.5 Mål: att kunna säkerställa passagerarnas säkerhet och bekvämlighet.

Justering av rörelser i längd- och sidriktningen, gemensamt bruk av vägnätet, placering på körbanan, mjukhet vid inbromsning, behärskning av överhänget, användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält), hantering av konflikter mellan ett tryggt körsätt och andra uppgifter som förare, kommunikation med passagerarna, särskilda egenskaper hos vissa passagerargrupper (personer med funktionsnedsättning, barn)."

vii) Punkt 1.6 ska ersättas med följande:

"1.6 Mål: att kunna 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."

viii) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

"2.1 Mål: att känna till sociala förhållanden inom vägtransportområdet och bestämmelser om dessa.

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 vägtransportområdet: 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)."

ix) Punkt 2.2 ska ersättas med följande:

"2.2 Mål: att känna till bestämmelserna för godstransporter.

Tillstånd för att bedriva transportverksamhet, handlingar som ska medföras i fordonet, förbud mot användning av vissa vägar, vägavgifter, skyldigheter enligt standardavtalen för godstransporter, utformning av de dokument som ingår i transportkontrakten, internationella transporttillstånd, skyldigheter enligt konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg, internationella fraktsedlar, gränsöverskridande transporter, speditörer, särskilda dokument som medföljer godset."

x) 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 branschen (diversifiering av tillhandahållna tjänster, järnväg/väg, underleverantörer, osv.)."

xi) 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:

i) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

”2.1 Alternativet med både 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 20 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för provfordon i direktiv 2006/126/EG.

Aspiranten ska under den individuella körningen enligt ovan åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje aspirant får genomföra högst åtta av de 20 timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärsknings 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 IKT-verktyg, som e-lärande, samtidigt som man säkerställer att utbildningen även fortsatt håller god kvalitet och är ändamålsenlig, och genom att välja ämnen där IKT-verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga 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) nr 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).”

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

”De fordon som används under det praktiska provet ska åtminstone uppfylla kraven för provfordon 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 tio timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller de krav för provfordon som anges 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 aspirant 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 träning i rationell körning med

beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och sättet på vilket väglaget förändras beroende på väderleksförhållanden och tidpunkten på dygnet samt förmågan att optimera bränsleförbrukningen.

Bestämmelserna i punkt 2.1 fjärde stycket ska också gälla utbildningen för snabbförvärvad grundläggande kompetens.

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, som får fördelas på två på varandra följande dagar. Vid e-lärande ska det godkända utbildningscentrumet säkerställa att utbildningens goda kvalitet bibehålls, inklusive genom att välja ut de ämnen där IKT-verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Det högsta antalet timmar för e-lärande får inte överstiga tolv timmar. Minst en av perioderna för utbildning ska täcka ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet. Ämnena i utbildningen ska vara anpassade till de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren och den senaste utvecklingen inom relevant teknik och relevant lagstiftning, och bör så långt möjligt ta hänsyn 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 kompletterande 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 direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods, utbildning om djurtransporter enligt förordning (EG) nr 1/2005 och, i fråga om persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt förordning (EU) nr 181/2011. Medlemsstaterna får emellertid besluta att genomgången särskild utbildning som krävs enligt direktiv 2008/68/EG för transport av farligt gods ska räknas som två av sjutimmarsperioderna, under förutsättning att detta är den enda övriga utbildning som har beaktats i fortbildningen."

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:

i) Beträffande sidan 1 i yrkeskompetensbeviset för förare:

— I led d ska punkt 9 ersättas med följande:

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

— 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 språk ska vara tryckta i blått och utgöra bakgrund på beviset."

ii) Beträffande sidan 2 i yrkeskompetensbeviset för förare ska 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) Avsnitt 4 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

"EUROPEISKA UNIONENS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE"

ii) 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 utfärdats före den 23 maj 2020 ska vara giltiga till och med deras sista giltighetsdatum."

3. Följande bilaga ska läggas till:

"BILAGA III

JÄMFÖRELSETABELL FÖR HÄNVISNINGARNA TILL VISSA KÖRKORTSKATEGORIER

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