



Bruxelles, den 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

I direktiv 2003/59/EF ("direktivet") fastlægges de grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af lastbiler og busser med henblik på at forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

Formålet med direktivet er at hæve standarderne blandt nye chauffører og opretholde og forbedre eksisterende lastbil- og buschaufførers erhvervskvalifikationer i hele EU. Direktivet sigter specifikt på at øge chaufførernes opmærksomhed på risici med henblik på at reducere disse og øge trafikikkerheden. Endvidere indeholder direktivet standarder for erhvervskvalifikationer, som skal sikre lige konkurrencevilkår i hele EU.

Medlemsstaterne har fået betydelig fleksibilitet i forhold til, hvordan de gennemfører direktivet, f.eks. med hensyn til det konkrete indhold af chaufførernes uddannelse og de administrative procedurer og strukturen i uddannelsessystemet.

I juli 2012 offentliggjorde Kommissionen en rapport om gennemførelsen af direktivet, hvori der blev afdækket en række mangler. Den efterfølgende evaluering af direktivet, herunder en høring af interessenter, blev afsluttet i oktober 2014.

I evalueringen blev det konkluderet, at direktivet var blevet gennemført uden de store problemer. Det havde forbedret arbejdskraftens mobilitet og bidraget til den frie bevægelighed for chauffører. I evalueringen blev det også bekræftet, at direktivet havde ydet et effektivt bidrag til sit primære formål, nemlig at sikre trafikikkerheden.

Derudover blev det bekræftet, at der var visse mangler, som var til hinder for effektiviteten og sammenhængen i de retlige rammer, og som undergravede direktivets oprindelige mål. Der redegøres for disse mangler i kapitel 3.

- **Sammenhæng med de gældende regler på politikområdet**

Dette direktiv er en integreret del af de generelle EU-regler om erhvervschauffører af lastbiler og busser. Det er også tæt knyttet til trafikikkerhed og virker sammen med anden EU-lovgivning som f.eks. direktivet om kørekort¹, direktivet om transport af farligt gods² og reglerne om køre- og hviletider³. Det virker også sammen med EU-lovgivningen om markedsadgang.

Evalueringen viste flere specifikke spørgsmål vedrørende sammenhængen med anden EU-lovgivning. I denne henseende er målet at sikre sammenhængen i EU-lovgivningen.

En præcisering af den gensidige anerkendelse af førerattester i forhold til direktivet ville forbedre den interne sammenhæng i direktivet mellem bestemmelserne om uddannelsessted og stedet for de administrative procedurer for gensidig anerkendelse. Endvidere ville det øge sammenhængen med forordning 1072/2009 og sikre gensidig anerkendelse af uddannelsen af erhvervschauffører, samtidig med at der tages højde for den seneste evaluering af denne forordning.

Alle de politiske løsningsmodeller bidrager til bedre uddannelse og dermed til øget trafikikkerhed. Dette stemmer overens med målene i direktivet, hvidbogen fra 2011 om

¹ Direktiv 2006/126/EF om kørekort.

² Direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods.

³ Rådets forordning (EØF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.

transport og meddelelsen fra 2010 "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020", herunder navnlig målsætningen om at nedbringe antallet af ulykker og kvæstede væsentligt samt at halvere antallet af trafikofre i denne periode. Et af de vigtigste mål med sidstnævnte er at forbedre trafikanternes uddannelse, skoling og uddannelse efter erhvervelse af kørekort.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Hvidbogen om den fremtidige transportpolitik fremmer miljømæssig bæredygtighed gennem målet om at reducere CO₂-emissioner fra transport med 60 % inden 2050. Endnu større fokus på uddannelse i brændstoføkonomisk kørsel for erhvervschauffører vil reducere både CO₂-emissioner og brændstofomkostninger.

Initiativet hænger sammen med Kommissionens nuværende prioritet om at fremme job og vækst. Moderniserede bestemmelser om uddannelse bidrager til målet om intelligent vækst med en økonomi, som er baseret på viden og innovation, hvor livslang læring og evnen til at tilpasse sig teknologisk innovation spiller en vigtig rolle, samt bæredygtig vækst ved at fremme en mere ressourceeffektiv, grønnere og mere konkurrencedygtig økonomi og en mere inklusiv vækst ved at fremme en økonomi med høj beskæftigelse. Derudover er en forbedret gensidig anerkendelse af chaufføruddannelser i overensstemmelse med at forbedre det indre marked, navnlig arbejdskraftmobilitet.

Fremme af brugen af IKT-værktøjer er i overensstemmelse med politikkerne i strategien for det digitale indre marked.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for direktivet om uddannelse af erhvervschauffører (2003/59/EF) og for den foreslåede ændring er artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)⁴ (tidligere artikel 71 i TEF). Denne artikel danner grundlag for vedtagelsen af EU-lovgivningen om bedre transportsikkerhed, herunder trafiksikkerhed.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU deler kompetence med medlemsstaterne i forhold til at lovgive inden for transport i henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. EU kan kun lovgive, så vidt som traktaterne tillader det, under hensyntagen til principperne om nødvendighed, nærhed og proportionalitet⁵.

Omkring 33 % af alle rejser foretaget af tunge køretøjer i EU krydser grænser mellem EU's medlemsstater. Omkring 8 % af den grænseoverskridende transport i EU involverer busser eller store køretøjer. Disse tal har været stigende i de seneste år.

Problemet med den gensidige anerkendelse af efteruddannelse taget i en anden medlemsstat kan ikke løses effektivt af de enkelte medlemsstater alene. Selv om det ville løse problemet at udstede chaufføruddannelsesbeviser som allerede fastsat i direktivet, er dette frivilligt i henhold til den nuværende lovgivning. Otte medlemsstater har valgt ikke at bruge denne løsningsmodel til trods for arbejdet i udvalget for kvalifikationsbeviser med at løse problemet gennem ikkelovgivningsmæssige foranstaltninger. Der er således behov for

⁴ Konsolideret udgave af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde [2010], EUT C 83/47.

⁵ Konsolideret udgave af traktaten om Den Europæiske Union [2008] EUT C 115/13, artikel 5, stk. 3 og 4.

lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre, at medlemsstaternes administrative praksis tillader gensidig anerkendelse af uddannelse i EU. Eventuelle bilaterale aftaler mellem visse medlemsstater kan ikke effektivt sikre gensidig anerkendelse i hele EU.

Forskellige fortolkninger af direktivet og forskellig praksis i medlemsstaterne påvirker det indre markeds funktionsmåde negativt. Der er allerede gjort forsøg på at ensrette forståelsen og anvendelsen i medlemsstaterne gennem ikkelovgivningsmæssige foranstaltninger såsom udstedelse af retningslinjer eller drøftelser i udvalget om kvalifikationsbeviser, men disse har ikke givet tilstrækkelige resultater. Kun fælles EU-regler kan skabe lige konkurrencevilkår for vejtransportvirksomheder og samtidig sikre et minimum af trafiksikkerhed.

Det er desuden EU's rolle, eftersom der i EU's lovgivning stilles krav om specifik uddannelse i farligt gods, handicapbevidstgørelse og dyrevelfærd, at give juridisk klarhed og sikre sammenhæng mellem de forskellige retlige EU-instrumenter.

Hvad angår efteruddannelse, har nogle medlemsstater afvejet fra sikkerhedsmålene ved at tillade, at det samme kursusmodul tages flere gange, eller ved at tilbyde et fuldt uddannelseskursus, som ikke omfatter sikkerhedsspørgsmål. Selv om det primært er og fortsat bør være op til medlemsstaterne at tilpasse uddannelsen til de nationale behov og prioriteter, er det op til EU at sikre, at uddannelsens indhold som minimum stemmer overens med de overordnede politiske mål.

- **Proportionalitetsprincippet**

Som anført i pkt. 7 i rapporten om konsekvensanalysen behandles de identificerede problemer bedst på EU-plan i form af et ændret direktiv, der giver klarhed om visse elementer og fastsætter bedre harmoniserede minimumskrav, samtidig med at medlemsstaterne tilbydes en vis fleksibilitet.

Et revideret direktiv er en forholdsmæssig foranstaltning, da det vil kunne sikre yderligere harmonisering af uddannelseskravene for at løse nogle af problemerne og samtidig give medlemsstaterne tilstrækkelig fleksibilitet til at tilpasse gennemførelsen af dele af uddannelsen til deres økonomiske og sociale miljø og til vejtransportsektorens konkrete behov og karakteristika.

Et EU-direktiv ville sikre, at der anvendes passende minimumskrav for uddannelse, og at uddannelsen anerkendes i hele EU.

- **Valg af retsakt**

I lyset af de foreslåede ændringer og under hensyntagen til, at den oprindelige retsakt er et direktiv, anses dette for at være det mest hensigtsmæssige instrument.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I evalueringen blev det konkluderet, at direktivet var blevet gennemført i medlemsstaterne uden de store problemer. Det har forbedret arbejdskraftens mobilitet og bidraget til at sikre fri bevægelighed for chauffører. Evalueringen bekræftede endvidere, at direktivet effektivt bidrager til dets hovedformål, nemlig at sikre trafiksikkerheden sammen med ovennævnte lovgivning.

Endvidere fremgik det, at selv om den efterfølgende evaluering viste, at direktivet generelt set havde en positiv effekt på sektoren, var der også visse mangler, som er til hinder for effektiviteten og sammenhængen i de retlige rammer, og som undergraver direktivets mål.

De vigtigste mangler var:

- (1) Chaufførerne havde vanskeligt ved at få anerkendt fuldført/delvist fuldført uddannelse gennemført i en anden medlemsstat.
- (2) Indholdet af uddannelsen var kun delvist relevant for chaufførernes behov.
- (3) Der var vanskeligheder med og juridisk usikkerhed i fortolkningen af undtagelserne.
- (4) Der var uoverensstemmelser mellem aldersgrænserne i direktivet om efteruddannelse af erhvervschauffører (2003/59/EF) og direktivet om kørekort (2006/126/EF), tvetydighed i forhold til muligheden for at kombinere uddannelse for erhvervschauffører med andre krævede uddannelseskurser i henhold til EU-lovgivningen (dvs. farligt gods, passagerers rettigheder og dyrevelfærd) og manglende klarhed med hensyn til anvendelsen af IKT i uddannelseskurser (f.eks. e-læring/kombineret læring).

Formålet med forslaget er at tage passende hånd om de identificerede mangler.

- **Høringer af interessenter**

Før udarbejdelsen af lovgivningsforslaget blev der afholdt en høring af interessenter for at indhente flest mulige bemærkninger og forslag fra de berørte enkeltpersoner og organisationer. Dette skete i overensstemmelse med minimumskravene for høring af interessenter fastlagt i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

Høringsprocessen omfattede to typer af foranstaltninger – indsamling af holdninger og dataindsamling. Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsredskaber.

Hvad angår den **åbne høring**, blev der afholdt en internetbaseret offentlig høring mellem den 17. juli og den 25. oktober 2013. Kommissionen modtog 395 bidrag, 203 respondenter deltog som privatpersoner, 192 svarede på vegne af institutioner eller interesseorganisationer. 58 respondenter er registreret i Europa-Kommissionens og Europa-Parlamentets åbenhedsregister.

Deltagerne understregede betydningen af en fortsat EU-indsats inden for kvalifikationer for og uddannelse af erhvervschauffører. Interessenterne mente, at direktivet ikke bidrog tilstrækkeligt til at nå sine mål, nemlig øget trafiksikkerhed, udvikling af erhvervschaufførers kvalifikationer, chaufførernes mobilitet og sikring af lige vilkår for chauffører og virksomheder. Meningerne var dog delte i forhold til de konkrete foranstaltninger, som skulle træffes for at løse disse problemer.

Høringsdokumentet, de modtagne bidrag, et sammendrag af disse bidrag og rapporten om interessentkonferencen den 6. marts 2014 er tilgængelige på GD MOVE's trafiksikkerhedsenheds websted og på webstedet "Kom til orde i Europa"⁶.

Den **målrettede høringsproces** omfattede følgende elementer:

⁶ Se http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm og http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

- Kommissionen fremlagde initiativet inden for rammerne af den sociale dialog med arbejdsmarkedets parter inden for vejtransport den 24. juni 2013 og med den offentlige transport i byerne den 25. september 2013⁷. De vigtigste resultater af den offentlige høring blev fremlagt igen for arbejdsmarkedets parter inden for vejtransport den 25. april 2014. De vigtigste spørgsmål, som blev behandlet i forslaget, blev fremlagt for arbejdsmarkedets parter den 19. november 2014. Ved den lejlighed gav arbejdsmarkedets parter udtryk for deres støtte til at have lovgivning på EU-plan på dette område og havde ingen indvendinger mod Kommissionens foreslåede mål.
- Den 6. marts 2014 blev der afholdt en høring af interessenter i Bruxelles med deltagelse af delegationer fra omkring 100 organisationer, der repræsenterede transportvirksomheder, personbefordringsvirksomheder, arbejdstagere, uddannelsesudbydere og nationale administrationer. På konferencen bekræftedes resultaterne af den åbne offentlige høring (se ovenfor). Rapporten om konferencen findes på webstedet for trafikikkerhedsenheden i GD MOVE.
- Den 23. januar 2014 holdt Kommissionen en uformel workshop med medlemsstaterne for at drøfte aldersgrænser og strukturen af uddannelsen i forbindelse med en eventuel revision af direktivet. På mødet i udvalget om kvalifikationsbeviser den 23. oktober 2014 blev den sidste del af mødet afsat til en uformel drøftelse med medlemsstaterne om, hvordan man kunne forbedre den gensidige anerkendelse. Udvalget om kvalifikationsbeviser mødtes igen den 9. oktober 2015, hvor den igangværende revision af direktivet blev drøftet. Hvad angår gensidig anerkendelse af erhvervsuddannelse, udtrykte deltagerne bekymring om, at medlemsstaterne benyttede forskellig praksis, og mente generelt, at der var behov for en harmoniseret tilgang. Betydningen af at holde direktivet ajour med hensyn til teknologiske fremskridt blev fremhævet ligesom behovet for yderligere klarhed om nogle aspekter såsom e-læring.
- Et spørgeskema blev sendt til medlemsstaternes myndigheder i december 2013 i forbindelse med en støtteundersøgelse for at indsamle detaljerede oplysninger om gennemførelsen af direktivet. Spørgeskemaerne blev fordelt blandt medlemmerne af GD MOVE's udvalg om kvalifikationsbeviser. I april 2014 blev der sendt en opfølgende dataforespørgsel for at indsamle yderligere kvantitative oplysninger om konkrete punkter vedrørende direktivet.

Derudover udarbejdede kontrahenten sammen med Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) et spørgeskema om mulige hindringer for chaufførers frie bevægelighed. Dette spørgeskema blev sendt til EU's medlemmer af EFT i april 2014.

I løbet af støtteundersøgelsen blev der gennemført målrettede interview for at supplere de oplysninger, som blev indsamlet ved hjælp af andre metoder, styrke resultaterne eller søge afklaring på de svar, som interessenterne havde givet på spørgeskemaerne. Der blev holdt interview med en række interessenter fra offentlige enheder til relevante transportorganisationer.

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

Resultaterne af høringen viste generel enighed om behovet for at forbedre gennemførelsen af direktivet uden væsentlige ændringer i indholdet. Der var støtte til en omkostningseffektiv løsning på problemet med gensidig anerkendelse, men der var delte meninger om de bedst egnede foranstaltninger til at nå den. Interessenterne var også enige om, at uddannelsen kunne være bedre tilpasset chaufførernes behov. Nogle interessenter anså sårbare trafikanter for at være en af prioriteterne i forbindelse med uddannelsens trafiksikkerhedsindhold. Præciseringen af undtagelserne og tilpasningen i direktivet om kvalifikationsbeviser og arbejdstidsregler blev generelt hilst velkommen, men ikke en ændring i anvendelsesområdet. Hvad angår spørgsmålet om aldersgrænser, var interessenterne uenige, idet industrien og medlemsstaterne generelt er for den foreslåede ændring. Muligheden for at bruge IKT-værktøjer eller kombinere obligatoriske uddannelser blev generelt også hilst velkommen.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent bidrog til rapporten om den efterfølgende evaluering og en støtteundersøgelse for konsekvensanalysen⁸, som blev afsluttet i oktober 2014.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af en konsekvensanalyse, som har fået en positiv udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol.

I lyset af den selvstændige karakter af de tre vigtigste identificerede problemer behandles i konsekvensanalysen tre sæt politiske løsningsmodeller ifølge tre hovedområder: gensidig anerkendelse, uddannelsens indhold og retlig klarhed og konsekvens.

Den foretrukne løsningsmodel til at sikre gensidig anerkendelse indebærer udstedelse af kvalifikationsbeviser til udlændinge. Denne løsning blev sammenlignet med muligheden for anerkendt uddannelse gennem informationssystemet for kørekort RESPER eller en anerkendt attest.

Den foretrukne løsningsmodel vedrørende uddannelsens indhold er at styrke indhold om trafiksikkerhed og brændstoffektivitet i uddannelseskurserne og gøre det klart, at det er muligt at bruge e-læring/kombineret læring i uddannelseskurserne. Hvad angår retlig klarhed og konsekvens, er den foretrukne løsningsmodel at præcisere den lavere aldersgrænse, som gælder, og omfanget af undtagelserne og fremhæve over for de nationale myndigheder, at uddannelsen kan kombineres med andre uddannelseskurser, som er påkrævet i henhold til EU-lovgivningen. Alle politiske foranstaltninger blev sammenlignet med et basisscenario.

Den foretrukne løsningsmodel løser det eksisterende problem vedrørende gensidig anerkendelse, som kan påvirke omkring 46 700 chauffører (2016). I lyset af uddannelsens repetitive karakter kan sådanne tilfælde inden for de næste 15 år nå op på i alt 100 000. En styrkelse af uddannelsens indhold vil have en positiv indvirkning på trafiksikkerheden og brændstoffektiviteten. Da direktivet supplerer en række faktorer, der påvirker trafiksikkerhed og brændstoffektivitet, er den forventede virkning ret begrænset. Den foretrukne løsningsmodel medfører konsekvent anvendelse af undtagelser og aldersgrænser

⁸ Ex-post evaluation study report: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers, Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

for adgang til erhvervet, hvilket, som påpeget af industrien, kan afbøde den stigende mangel på nye chauffører i erhvervet.

Forslaget stemmer overens med den foretrukne løsningsmodel i konsekvensanalysen.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Forslaget følger dette Refitmål: Ved at sikre en mere smidig administrativ praksis for gensidig anerkendelse kan de administrative omkostninger for virksomheder og administrationer reduceres. En revision vil gøre det muligt at løse spørgsmål relateret til gensidig anerkendelse med så få omkostninger som muligt. Disse anslås til 6,3 mio. EUR i perioden 2018-2030. Denne ændring giver industrien fordele i form af omkostningsbesparelser, som i perioden 2018-2030 udgør 2,3 mio. og 6,7 mio. EUR for henholdsvis virksomheder og chauffører. Endvidere vil det gøre uddannelsessystemet mere effektivt ved at revidere indholdet af indledende og løbende uddannelse og give yderligere sikkerheds- og miljømæssige fordele. Dette vil mindske overgangsomkostningerne (i alt 14,1 mio. EUR for 2018-2030) til ændringen af indholdet.

En stor del af transportvirksomhederne er mikrovirksomheder eller små og mellemstore virksomheder (SMV'er). Samlet set har 65-95 % af virksomhederne i denne sektor mindre end 10 medarbejdere. Direktivet fritager ikke mikrovirksomheder eller SMV'er fra dets anvendelsesområde, og de vil blive berørt, primært gennem forenkling af den gensidige anerkendelsesproces, ændringer i uddannelsens indhold og den mere konsekvente anvendelse af undtagelserne.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ingen absolutte rettigheder vil blive berørt, og ingen ikke-absolutte rettigheder fra charteret om grundlæggende rettigheder vil blive begrænset af de politiske målsætninger. Den generelle politiske målsætning er at forbedre gennemførelsen af de grundlæggende rettigheder i charteret inden for EU's regelværk, idet støtte til transportarbejderes sikkerhed er en af de vigtigste målsætninger i lovgivningen.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Det er afgørende at overvåge foranstaltningerne for at sikre, at de generelle og specifikke målsætninger nås på en effektiv måde. Til dette formål opretter Kommissionen en liste over indikatorer, som skal hjælpe med at evaluere direktivet yderligere.

Kommissionen vil forblive i tæt kontakt med medlemsstaterne og med de relevante interessenter for at overvåge virkningerne af de nye kvalifikations- og uddannelseskra. Udvalget om kvalifikationsbeviser er et fremragende forum til udveksling af oplysninger med medlemsstaterne. Kommissionen vil ligeledes holde kontakten med arbejdsmarkedets parter.

Sektorudvalget for den sociale dialog kan bruges til at udveksle oplysninger med arbejdsmarkedets parter.

Kommissionen vil foretage en detaljeret gennemførelsesvurdering, når fristen i direktivet er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

I betragtning af forslaget om ændring af direktiv 2003/59/EF og direktiv 2006/126/EF, som begge er gennemført af alle medlemsstaterne, synes det ikke at være hverken berettiget eller proportionalt at stille krav om forklarende dokumenter.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Ud over visse mindre sproglige og redaktionelle ændringer samt ajourføring af henvisninger til anden EU-lovgivning er de vigtigste elementer af forslaget følgende:

Artikel 2 i direktiv 2003/59/EF – Undtagelser

Ordlyden af undtagelserne ændres, så de fremstår mere tydelige og i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) 561/2006 som følger:

Artikel 2, litra b): Ændringen præciserer, at køretøjer ikke kan anvendes til andre formål end det, de er udpeget til som anført i undtagelsen. Det betyder, at hvis en brandbil f.eks. anvendes som en attraktion i en forlystelsespark, er chaufføren ikke undtaget. Tilføjelsen af denne sætning sikrer også sammenhæng med den tilsvarende undtagelse i artikel 3, litra c), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 2, litra d): Ændringen præciserer, at køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af humanitær bistand, også er omfattet af undtagelsen, såfremt de anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer. Dette sikrer overensstemmelse med artikel 3, litra d), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 2, litra e): Der foretages to præciseringer: Først og fremmest kan køretøjerne ikke kun anvendes til køretimer, men også til køreprøver. Dernæst, at undtagelsen omfatter kørsel udelukkende til uddannelse og undervisning. Den kan ikke kombineres med kommercielle transportere. Dette stemmer overens med lignende undtagelser i henhold til artikel 3, litra d), og artikel 13, stk. 1, litra g), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 2, litra f): Ændringen præciserer, at undtaget ikke-kommerciel transport ikke nødvendigvis skal være til chaufførens "personlige brug" (f.eks. ikke-kommerciel transport for velgørende eller almennyttige organisationer). Dette stemmer overens med lignende undtagelser i henhold til artikel 3, litra h), og artikel 13, litra i), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 2, litra g): Ordet "maskiner" tilføjes for at præcisere, at også hvis chaufføren transporterer maskiner, som skal anvendes under udøvelsen af dennes erhverv, er chaufføren omfattet af denne undtagelse. Dette stemmer overens med lignende undtagelser i henhold til artikel 3, litra aa), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 2, litra h): Denne undtagelse er rettet mod iværksættere inden for landbrug, gartneri, opdræt eller fiskeri, som lejlighedsvis transporterer deres produkter. Dette stemmer overens med lignende undtagelser i henhold til artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 7 i direktiv 2003/59/EF – Efteruddannelse

Ændringen skyldes, at overgangsperioden i artikel 4 er udløbet, og at alle indehavere af et kvalifikationsbevis skal overholde bestemmelserne om efteruddannelse siden den 10. september 2016.

Den nye ordlyd sikrer, at efteruddannelsen omfatter mindst ét emne om trafiksikkerhed, og at de samme emner ikke går igen i samme uddannelse. Den sikrer også, at uddannelsen er relevant for det arbejde, som den konkrete chauffør udfører, og at den er ajourført og relevant.

Artikel 10 i direktiv 2003/59/EF – Fællesskabskode

Stk. 1 ændres, så det indeholder en henvisning til den harmoniserede kode 95, som blev indarbejdet i bilag I til direktiv 2006/126/EF.

Teksten ændres for at sikre, at alle indehavere af et kvalifikationsbevis enten får udstedt en gensidigt anerkendt kode 95 på deres kørekort eller et gensidigt anerkendt kvalifikationsbevis. Dette tager hånd om problemet med gensidig anerkendelse, når en fører får et kvalifikationsbevis i en medlemsstat, som ikke er dennes sædvanlige bopæl, og som kun udsteder en kode 95 på kørekort.

Der tilføjes en henvisning for at sikre gensidig anerkendelse af førerattesten i henhold til forordning (EU) nr. 1072/2009, herunder hvis den relevante EU-kode ikke er indføjet på den.

Bilag I til direktiv 2003/59/EF – Minimumskrav til kvalifikationer og uddannelse

Henvisningen til beslutning 85/368/EØF, som er blevet ophævet, erstattes af en henvisning til henstilling 2008/C 111/01 og den europæiske referenceramme for kvalifikationer (EQF). Eftersom EQF er baseret på en henstilling, giver den medlemsstaterne større fleksibilitet.

Afdeling 1 opdateres for:

- bedre at afspejle den aktuelle situation vedrørende køretøjernes teknologiske og tekniske egenskaber og styrke fokus på brændstofeffektiv kørsel
- styrke sikker kørsel ved at indarbejde evnen til at forudse, vurdere og tilpasse sig risici i trafikken
- indarbejde henvisninger til brug af automatiske transmissionssystemer for bedre at afspejle den aktuelle situation vedrørende køretøjernes teknologiske og tekniske egenskaber
- indarbejde transport af farligt gods, dyretransport og handicapbevidstgørelse for at give en mere omfattende liste over emner, idet der tages hensyn til forskellige former for transport af gods og personbefordring ad vej.

Afdeling 2 ændres for at give medlemsstaterne mulighed for at anvende IKT-værktøjer i uddannelsen og lade dem kombinere uddannelsesmålsætningen i direktivet med andre former for uddannelse, der kræves i henhold til EU-lovgivningen.

Bilag II til direktiv 2003/59/EF – Bestemmelser vedrørende EU-modellen for chaufføruddannelsesbevis

Ændringen af bilag II er begrænset til ajourføringer vedrørende henvisningen til EU-modellen for chaufføruddannelsesbeviset og hensyntagen til henvisningen til den harmoniserede EU-kode 95, som fremgår af direktivet.

Artikel 4 i direktiv 2006/126/EF – Kategorier, definitioner og alderskrav

Formålet med denne ændring er at fjerne retsusikkerheden med hensyn til de gældende aldersgrænser for visse kategorier af køretøjer og fastlægge bestemmelser om en harmoniseret anvendelse af aldersgrænser i hele EU.

Henvisninger til direktiv 2003/59/EF udgår i artikel 4, stk. 4, litra e), litra g), litra i) og litra k), og et nyt stykke 7 indsættes i artikel 4 i direktiv 2006/126/EF med en klar henvisning til, hvornår og på hvilke betingelser den lavere aldersgrænse i direktiv 2003/59/EF finder anvendelse.

Forslag til

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁰,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) I sin hvidbog af 28. marts 2011¹¹ fastsætter Kommissionen en "nul-vision", som betyder, at Unionen skal nå et mål om nul dødsulykker i trafikken i 2050.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020¹² at yderligere halvere det samlede antal trafikofre i Unionen i 2020 startende fra 2010. Med henblik på at nå dette mål fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne og beskyttelse af sårbare trafikanter.
- (3) Efter at have evalueret gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF¹³ identificerede Kommissionen en række mangler. De vigtigste identificerede mangler var vanskeligheder med og retsikkerhed vedrørende fortolkningen af undtagelserne. Indholdet af uddannelsen blev vurderet til kun at være delvist relevant for chaufførernes behov. Chaufførerne havde vanskeligt ved at opnå gensidig anerkendelse af fuldført eller delvist fuldført uddannelse gennemført i en

⁹ EUT C af , s. .

¹⁰ EUT C , , s. .

¹¹ Hvidbog af 28. marts 2011: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", KOM(2011) 144 endelig.

¹² Meddelelse om "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020" (KOM(2010) 389 endelig).

¹³ 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)

anden medlemsstat. Og der var uoverensstemmelse mellem aldersgrænserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF og direktiv 2006/126/EF¹⁴.

- (4) For at øge retssikkerheden i direktiv 2003/59/EF bør alle henvisninger til ophævede eller erstattede EU-retsakter fjernes eller ændres.
- (5) For at give sikkerhed og sammenhæng med andre EU-retsakter bør der foretages en række ændringer til undtagelserne i direktiv 2003/59/EF under hensyntagen til de tilsvarende undtagelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 561/2006¹⁵.
- (6) Under hensyntagen til udviklingen inden for uddannelse og skoling samt for at forbedre det bidrag, som direktiv 2003/59/EF yder til trafiksikkerheden og relevansen af uddannelse af chauffører, bør emner vedrørende trafiksikkerhed såsom genkendelse af farer, beskyttelse af sårbare trafikanter og brændstoffektiv kørsel styrkes i uddannelseskurserne.
- (7) Medlemsstaterne bør have en klar mulighed for at forbedre og modernisere deres uddannelsespraksis ved hjælp af IKT-værktøjer, såsom e-læring og kombineret læring, for en del af uddannelsen, samtidig med at uddannelsens kvalitet sikres.
- (8) For at sikre sammenhæng mellem de forskellige former for uddannelse, der kræves i henhold til EU-lovgivningen, bør medlemsstaterne have mulighed for at kombinere forskellige typer af relevant uddannelse, såsom uddannelse i transport af farligt gods, i handicapbevidstgørelse eller dyretransport med den uddannelse, som fremgår af direktiv 2003/59/EF.
- (9) For at forebygge at forskellig praksis i medlemsstaterne vanskeliggør gensidig anerkendelse og begrænser førernes ret til at gennemgå efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de arbejder, bør medlemsstaternes myndigheder forpligtes til at udstede det relevante dokument, som sikrer gensidig anerkendelse for alle chauffører, som opfylder kravene i direktiv 2003/59/EF.
- (10) For at sikre retssikkerhed og harmonisere aldersgrænserne for de formål, som fremgår af direktiv 2003/59/EF, bør direktiv 2003/59/EF indeholde en klar undtagelse, hvoraf det fremgår, at kørekort kan udstedes ved den aldersgrænse, som fremgår af direktiv 2003/59/EF.
- (11) Da målet med dette direktiv, nemlig at forbedre EU-standarderne for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og på grund af den grænseoverskridende karakter af vejtransport og de emner, som dette direktiv skal tage hånd om, bedre kan nås på EU-plan, kan EU træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (12) Direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

¹⁵ 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).

VEDTAGET FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2003/59/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 1, stk. 2, første og andet led, affattes således:
 - " – køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF(*), eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent
 - køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E, som defineret i direktiv 2006/126/EF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent. _____

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18)."
- (2) Artikel 2 affattes således:
 - (a) Litra b) affattes således:
 - "b) af køretøjer, der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet og ordensmagten eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner"
 - (b) Litra d)-g) affattes således:
 - "d) af køretøjer, der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp"
 - e) af køretøjer, der benyttes til køretimer eller køreprøver med henblik på opnåelse af et kørekort eller det i artikel 6 og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring
 - f) af køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport
 - g) af køretøjer, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet."
 - (c) Følgende indsættes som litra h):
 - "h) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet."
- (3) Artikel 7 affattes således:
 - (a) Første afsnit affattes således:
 - "Efteruddannelsen tager sigte på at give indehaverne af et kvalifikationsbevis mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug."
 - (b) Tredje afsnit affattes således:

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

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

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

(5) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

EU-kode

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

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

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

Chaufføruddannelsesbeviserne, der udstedes af medlemsstaterne, anerkendes gensidigt. Ved udstedelsen af et bevis sikrer de kompetente myndigheder sig, at kørekortets nummer, som er angivet på beviset, er gyldigt.

2. a) Chauffører, jf. artikel 1, litra b), der udfører godstransport ad vej, skal 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 (EU) nr. 1072/2009(*). Førerattesten anerkendes gensidigt i henhold til dette direktiv, også selv om den relevante EU-kode ikke er indføjet på den.

b) Chauffører, jf. artikel 1, litra b), der udfører personbefordring ad vej, skal godtgøre, at de besidder de kvalifikationer og den uddannelse, der er omhandlet i dette direktiv, ved hjælp af en af følgende:

- enten et kørekort efter den EU-model, hvori EU-koden er indføjet, hvis vedkommende har et sådant kørekort
- eller et chaufføruddannelsesbevis, jf. bilag II, forsynet med den dertil svarende EU-kode
- eller et nationalt bevis, hvis gyldighed medlemsstaterne gensidigt anerkender på deres område.

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

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

Artikel 2

I artikel 4 i direktiv 2006/126/EF foretages følgende ændringer:

(1) Stk. 4 affattes således:

(a) Litra e), tredje led, affattes således:

"– aldersgrænsen for kategori C1 og C1E fastsættes til 18 år"

(b) Litra g), andet led, affattes således:

"– aldersgrænsen for kategori C og CE fastsættes til 21 år"

(c) Litra i), andet led, affattes således:

"– aldersgrænsen for kategori D1 og D1E fastsættes til 21 år"

(d) Litra k), andet led, affattes således:

"– aldersgrænsen for kategori D og DE fastsættes til 24 år"

(2) Følgende tilføjes som stk. 7:

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

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

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force]. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

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

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, 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 Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden