



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 1.2.2017  
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

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

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

## **TOELICHTING**

### **1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

#### **• Motivering en doel van het voorstel**

Om de verkeersveiligheid te bevorderen zijn bij Richtlijn 2003/59/EG (“de richtlijn”) de eisen vastgesteld inzake de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van professionele autobus- en vrachtwagenbestuurders.

Het doel van de richtlijn is de normen voor nieuwe autobus- en vrachtwagenbestuurders aan te scherpen en de vakbekwaamheid van de huidige bestuurders op peil te houden en te verbeteren. De richtlijn beoogt met name een beter bewustzijn van de gevaren in het verkeer om de risico’s te beperken en het verkeer veiliger te maken. Voorts zijn in de richtlijn normen inzake vakbekwaamheid vastgesteld, die een billijke mededinging in de EU moeten waarborgen.

De lidstaten beschikken bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn over een aanzienlijke flexibiliteit, bijvoorbeeld bij het bepalen van de specifieke inhoud van de bestuurdersopleiding en van de administratieve procedures en structuur van het opleidingssysteem.

In juli 2012 heeft de Europese Commissie een verslag gepubliceerd over de tenuitvoerlegging van de richtlijn, waarin op een aantal tekortkomingen werd gewezen. De ex-postevaluatie van de richtlijn, met een raadpleging van de belanghebbenden, werd in oktober 2014 afgerond.

De conclusie van die evaluatie luidde dat er zich bij invoering van de richtlijn geen grote problemen hadden voorgedaan. De richtlijn heeft de arbeidsmobiliteit gestimuleerd en bijgedragen tot het vrij verkeer van werknemers. De evaluatie heeft ook bevestigd dat de richtlijn een reële bijdrage had geleverd tot haar voornaamste doelstelling: de verkeersveiligheid waarborgen.

Bij de evaluatie zijn echter ook tekortkomingen aan het licht gekomen, die de doelmatigheid en samenhang van het regelgevingskader in het gedrang brengen en de oorspronkelijke doelstellingen van de richtlijn ondermijnen. Een overzicht daarvan wordt gegeven in deel 3.

#### **• Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Deze richtlijn is een integrerend onderdeel van het algemeen EU-regelgevingskader voor professionele autobus- en vrachtwagenbestuurders. Ze hangt nauw samen met de EU-regelgeving inzake verkeersveiligheid, met o.a. de richtlijn betreffende het rijbewijs<sup>1</sup>, de richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke goederen<sup>2</sup> en de regels inzake de rij- en rusttijden<sup>3</sup>. De richtlijn vertoont ook raakvlakken met de EU-regelgeving inzake markttoegang.

De evaluatie heeft een aantal tegenstrijdigheden tussen de richtlijn en de andere EU-regelgeving aan het licht gebracht. Dit voorstel beoogt die weg te werken.

Een verduidelijking op het gebied van de wederzijdse erkenning van bestuurdersattesten in de context van de richtlijn zou de samenhang in de richtlijn tussen enerzijds de bepalingen inzake de plaats van opleiding en anderzijds die inzake de administratieve procedures voor de wederzijdse erkenning ten goede komen. Dit zou voorts zorgen voor een betere samenhang met Verordening (EG) nr. 1072/2009 door te waarborgen dat beroepsopleiding van

<sup>1</sup> Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs.

<sup>2</sup> Richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 561/2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

bestuurders wederzijds wordt erkend, terwijl rekening wordt gehouden met de recente evaluatie van die verordening.

Alle beleidsopties dragen bij tot een betere opleiding en komen daardoor de verkeersveiligheid ten goede. Een en ander spoort met de doelstellingen van de richtlijn, het Witboek vervoer van 2011 en de mededeling van 2010: “Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”, en met name met de doelstelling om het aantal ongevallen en gewonden aanzienlijk terug te dringen en het aantal verkeersdoden in die periode te halveren. In die mededeling werd onder meer gepleit voor een betere opleiding en scholing na het behalen van het rijbewijs.

- **Samenhang met andere beleidsterreinen van de Unie**

In het witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt een lans gebroken voor duurzaam vervoer en wordt de doelstelling geformuleerd om de CO<sub>2</sub> uitstoot door vervoer tegen 2050 met 60 % terug te dringen. Meer aandacht voor zuinig rijden in de opleidingen van beroepsbestuurders zal helpen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de brandstofkosten te drukken.

Dit initiatief sluit aan bij de prioriteit van de Commissie om de werkgelegenheid en groei aan te zwengelen. Hedendaagse opleidingsvoorschriften dragen bij tot de beoogde slimme groei dankzij een op kennis en innovatie gebaseerde economie waarin levenslang leren en het aanpassingsvermogen aan technologische innovatie een belangrijke rol spelen, maar ook tot duurzame groei door het bevorderen van een hulpbronefficiënte, groene en concurrerende economie en een inclusieve groei dankzij een economie met hoge werkgelegenheid. Voorts draagt een betere wederzijdse erkenning van de opleiding van bestuurders bij tot een betere werking van de interne markt en in het bijzonder de mobiliteit van werknemers.

Het aanmoedigen van het gebruik van ICT spoort met de Europese strategie voor een digitale eengemaakte markt.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrond voor de Richtlijn inzake de opleiding van beroepsbestuurders (2003/59/EG) en voor de voorgestelde wijziging is Artikel 91, lid 1, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)<sup>4</sup> (voormalig artikel 71 VEG). Dit artikel vormt de rechtsgrond voor de vaststelling van EU-maatregelen die de veiligheid van het vervoer verbeteren, m.i.v. de verkeersveiligheid.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. De EU kan alleen regelgeving vaststellen voor zover de verdragen haar daartoe machtigen, rekening houdend met de beginselen van noodzakelijkheid, subsidiariteit en evenredigheid<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Geconsolideerde versie van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie [2010], PB C 83 van 26.10.2012, blz. 47.

<sup>5</sup> Geconsolideerde versie van het Verdrag betreffende de Europese Unie [2008], PB C 115 van 9.5.2008, blz. 13, artikel 5, leden 3 en 4.

Bij nagenoeg één op drie van alle in de EU door vrachtwagens afgelegde ritten wordt een lidstaatsgrens overschreden. Ongeveer 8 % van het grensoverschrijdend vervoer in de EU gebeurt met bussen of touringcars. Die cijfers zijn de jongste jaren gestegen.

Het probleem met de wederzijdse erkenning van de door bestuurders in een andere lidstaat gevolgde nascholing kan niet op effectieve wijze door de individuele lidstaten worden opgelost. De afgifte van kwalificatiekaarten, waarin de richtlijn voorziet, zou dit probleem oplossen maar is in de huidige wetgeving facultatief. Ondanks de inspanningen van het CPC-comité (getuigschrift van vakbekwaamheid) om deze kwestie op niet-regelgevende wijze te regelen, hebben acht lidstaten ervoor geopteerd die optie niet te benutten. Derhalve is EU-regelgeving noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de administratieve praktijken in de lidstaten de wederzijdse erkenning van opleiding binnen de EU mogelijk maken. Bilaterale overeenkomsten tussen enkele lidstaten kunnen de wederzijdse erkenning in de hele EU niet effectief waarborgen.

Uiteenlopende interpretaties van de richtlijn en verschillende praktijken van de lidstaten verstoren de werking van de interne markt. De reeds geleverde inspanningen om de interpretatie en toepassing in de lidstaten te stroomlijnen door niet-regelgevende maatregelen zoals richtsnoeren of overleg binnen het CPC-comité hebben niet de verhoopte resultaten opgeleverd. Alleen gemeenschappelijke EU-regels kunnen in het wegvervoer voor gelijke concurrentievoorwaarden zorgen en tegelijk een minimaal verkeersveiligheidsniveau waarborgen.

Voorts voorziet de EU-regelgeving in verplichte opleidingen op het gebied van gevaarlijke goederen, omgang met personen met een handicap en dierenwelzijn en is het de taak van de EU om de juridische duidelijkheid en samenhang tussen de verschillende EU-rechtsinstrumenten te waarborgen.

Wat de nascholing betreft, leggen sommige lidstaten de veiligheidsdoelstellingen naast zich neer door toe te staan dat eenzelfde opleidingsmodule meermaals wordt gevolgd of door een volledige opleiding aan te bieden zonder aandacht voor de verkeersveiligheid. Hoewel de afstemming van de opleiding op de nationale behoeften en prioriteiten in de eerste plaats een taak voor de lidstaten moet blijven, moet de EU waarborgen dat de basisinhoud van de opleiding consistent is met de algemene veiligheidsdoelstellingen.

- **Evenredigheid**

Zoals vermeld in punt 7 van de effectbeoordeling verdient het de voorkeur de geconstateerde problemen op EU-niveau aan te pakken middels een gewijzigde richtlijn waarin bepaalde elementen worden verduidelijkt en de minimumeisen meer worden geharmoniseerd en de lidstaten tegelijk een zekere flexibiliteit behouden.

De herziening van de richtlijn is een evenredige maatregel omdat ze de mogelijkheid biedt om de opleidingseisen verder te harmoniseren om een aantal problemen op te lossen, zonder afbreuk te doen aan de flexibiliteit die de lidstaten genieten om de opleiding af te stemmen op hun economische en maatschappelijke context en op de specifieke behoeften en kenmerken van het wegvervoer in hun land.

Een EU-richtlijn zou waarborgen dat passende minimumeisen inzake opleiding worden gehanteerd en dat de gevolgde opleiding in de hele EU wordt erkend.

- **Keuze van het instrument**

Gezien het beperkte aantal wijzigingen en rekening houdend met het feit dat de oorspronkelijke handeling een richtlijn is, wordt een richtlijn in dit geval het meest geschikt geacht.

### 3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De conclusie van die evaluatie luidde dat er zich bij de invoering van de richtlijn geen grote problemen hadden voorgedaan, dat ze tot de arbeidsmobiliteit heeft bijgedragen en dat ze het vrij verkeer van werknemers helpt waarborgen. Voorts bevestigt de evaluatie dat de richtlijn, samen met de hiervoor genoemde regelgeving, een reële bijdrage levert tot haar voornaamste doelstelling om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Hoewel de ex-postevaluatie heeft aangetoond dat de richtlijn in het algemeen een positieve invloed op de sector heeft gehad, heeft ze ook een aantal tekortkomingen aan het licht gebracht die de effectiviteit en samenhang van het regelgevingskader in het gedrang brengen en strijdig zijn met de doelstellingen van de richtlijn.

De belangrijkste knelpunten zijn:

- (1) moeilijkheden voor bestuurders om volledig/gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen te laten erkennen;
- (2) de opleiding is inhoudelijk niet optimaal afgestemd op de behoeften van de bestuurders;
- (3) problemen en rechtsonzekerheid bij de interpretatie van vrijstellingen;
- (4) tegenstrijdigheden met betrekking tot de vereiste minimumleeftijd tussen de richtlijn inzake de opleiding van beroepsbestuurders (2003/59/EG) en die betreffende het rijbewijs (2006/126/EG), dubbelzinnigheid in verband met de mogelijkheid om een opleiding tot beroepsbestuurder te combineren met andere op grond van het EU-recht verplichte opleidingen (bv. gevaarlijke goederen (ADR), passagiersrechten en opleiding inzake dierenwelzijn), en onduidelijkheid over het gebruik van ICT in de opleidingen (bv. e-learning, gemengd leren).

Met dit voorstel wil de Commissie een passende oplossing aanreiken voor de geconstateerde problemen.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

Ter voorbereiding van dit wetgevingsvoorstel werden de belanghebbenden geraadpleegd om zoveel mogelijk opmerkingen en suggesties te verzamelen van de betrokken personen en instanties. Die oefening is gebeurd overeenkomstig de minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen als uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 definitief).

Tijdens het raadplegingsproces werden zowel standpunten als gegevens verzameld. Er werd gebruik gemaakt van open en gerichte raadplegingsmethoden en -tools.

In het kader van de **open raadpleging** is tussen 17 juli en 25 oktober 2013 een openbare raadpleging via het internet georganiseerd. De Commissie ontving 395 reacties: 203 respondenten hebben gereageerd als individuele burger en 192 andere namens een instantie of belangengroep. 58 respondenten zijn geregistreerd in het transparantieregister van het Europees Parlement en de Europese Commissie.

De respondenten benadrukten het belang van het gevoerde EU-beleid inzake de vakbekwaamheid en opleiding van beroepsbestuurders. De belanghebbenden zijn van oordeel dat de richtlijn onvoldoende heeft bijgedragen tot de verwezenlijking van haar doelstellingen, namelijk de verkeersveiligheid bevorderen, de vaardigheden van beroepsbestuurders versterken en gelijke concurrentievoorwaarden voor bestuurders en ondernemingen tot stand brengen. Over de vraag welke concrete maatregelen de EU moet nemen om die knelpunten aan te pakken, waren de meningen echter verdeeld.

Het raadplegingsdocument, de ontvangen reacties, een samenvatting van die reacties en het verslag van de conferentie van belanghebbenden van 6 maart 2014 staan op de website van de eenheid verkeersveiligheid van DG MOVE en op de website “uw stem in Europa”<sup>6</sup>.

De **gerichte raadpleging** omvatte de volgende stappen:

- De Commissie heeft het initiatief voorgesteld in het kader van de sociale dialoog: op 24 juni 2013 voor het wegvervoer, op 25 september 2013 voor het openbaar vervoer<sup>7</sup>. De belangrijkste conclusies van de openbare raadpleging zijn op 25 april 2014 voorgesteld aan de sociale partners in het wegvervoer. De belangrijkste knelpunten waarop het voorstel focust, zijn op 19 november 2014 toegelicht aan de sociale partners. Bij die gelegenheid hebben de sociale partners hun steun uitgesproken voor EU-regelgeving op dit gebied en geen bezwaar gemaakt tegen de door de Commissie voorgestelde doelstellingen.
- Op 6 maart 2014 heeft de Commissie in Brussel een hoorzitting georganiseerd met ongeveer 100 vertegenwoordigers van organisaties van vervoersondernemingen, exploitanten van passagiersvervoer, werknemers, opleidingsinstanties en nationale overheden. Die conferentie heeft de resultaten van de openbare raadpleging bekrachtigd (zie hierboven). Het verslag van de conferentie staat op de website van de eenheid verkeersveiligheid van DG MOVE.
- Op 23 januari 2014 heeft de Commissie een informele workshop met de lidstaten georganiseerd om de vereiste minimumleeftijd en de structuur van de opleiding te bespreken met het oog op een eventuele herziening van de richtlijn. Het laatste agendapunt van de vergadering van het CPC-comité op 23 oktober 2014 was een informeel overleg met de lidstaten over de verbetering van de wederzijdse erkenning. Het CPC-comité is opnieuw samengekomen op 9 oktober 2015 om de lopende herziening van de richtlijn te bespreken. Met betrekking tot de wederzijdse erkenning van nascholing, uitten de deelnemers hun bezorgdheid over de verschillende praktijken in de lidstaten en waren zij het er doorgaans mee eens dat er behoefte is aan een geharmoniseerde aanpak. Daarbij werd benadrukt dat de richtlijn moest worden bijgewerkt in het licht van de technologische vooruitgang en dat een aantal aspecten, zoals e-learning, moesten worden verduidelijkt.
- In december 2013 is er in het kader van de ondersteunende studie een vragenlijst gestuurd naar de autoriteiten van de lidstaten om gedetailleerde informatie over de tenuitvoerlegging van de richtlijn te verzamelen. Alle leden van het CPC-comité van DG MOVE hebben de vragenlijst ontvangen. In april 2014 werd als follow-up

---

<sup>6</sup> Zie [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm) en [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm)

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

aanvullende kwantitatieve informatie verzameld over specifieke punten in verband met de richtlijn.

Voorts heeft de contractant in samenwerking met de Federatie van bonden van vervoerspersoneel (ETF) een vragenlijst opgesteld over mogelijke obstakels voor het vrij verkeer van bestuurders, die in april naar de EU-leden van de ETF werd verstuurd.

In het kader van de studie werden ter aanvulling van de op andere manieren verzamelde gegevens gerichte interviews afgenomen, werd dieper ingezoomd op een aantal specifieke kwesties, werden bevindingen verder onderbouwd of werd verduidelijking gevraagd bij de door belanghebbenden op de vragenlijsten geformuleerde antwoorden. Er werden gesprekken gevoerd met een aantal belanghebbenden, gaande van overheidsinstanties tot relevante transportverenigingen.

Uit de resultaten van de raadpleging is gebleken dat men het er doorgaans mee eens is dat de tenuitvoerlegging van de richtlijn moet worden verbeterd zonder deze inhoudelijk te wijzigen. Een kosteneffectieve oplossing voor het probleem van de wederzijdse erkenning wordt gesteund, maar de standpunten over de meest adequate maatregelen om die te bereiken liepen uiteen. Voorts waren de belanghebbenden het erover eens dat de opleiding beter op de behoeften van de bestuurders kan worden afgestemd. Aandacht voor kwetsbare weggebruikers is voor een aantal belanghebbenden een prioriteit binnen de component verkeersveiligheid van de opleiding. De verduidelijking van de vrijstellingen en de betere afstemming tussen de richtlijn vakbekwaamheid en de regels inzake de arbeidstijd werden over het algemeen positief onthaald. Dat geldt echter niet voor de wijziging van het toepassingsgebied. Met betrekking tot de minimumleeftijd lopen de meningen van de belanghebbenden uiteen. Het bedrijfsleven en de lidstaten zijn over het algemeen voorstander van de voorgestelde wijziging. De mogelijkheid om een beroep te doen op ICT of verplichte opleidingen te combineren geniet brede steun.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Een externe contractant heeft voor de Commissie een ex-postevaluatie rapport opgesteld en in het kader van de effectbeoordeling<sup>8</sup> een ondersteunende studie uitgevoerd, die in oktober 2014 werden afgerond.

- **Effectbeoordeling**

Dit initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies heeft uitgebracht.

Aangezien de drie grootste problemen niet met elkaar zijn verbonden, werd in de effectbeoordeling gewerkt met drie reeksen beleidsopties op basis van drie grote werkerterreinen: inhoud van de opleiding, wederzijdse erkenning en juridische duidelijkheid en consistentie.

---

<sup>8</sup> Ex-postevaluatieverslag: 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](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

De voorkeuroptie om de wederzijdse erkenning te waarborgen is de afgifte van kwalificatiekaarten bestuurders aan buitenlanders. Deze oplossing werd vergeleken met de erkenning van opleiding via het RESPER-rijbewijsinformatiesysteem of erkende certificaten.

De voorkeursoptie inzake de inhoud van de opleiding is extra aandacht voor de thema's verkeersveiligheid en brandstofefficiëntie in het programma en de verduidelijking dat binnen de opleiding gebruik mag worden gemaakt van e-learning en gemengd leren. Met het oog op juridische duidelijkheid en consistentie verdient een verduidelijking van de lagere leeftijdsgrens en de draagwijdte van de vrijstellingen de voorkeur, gekoppeld aan de boodschap aan de nationale autoriteiten dat de opleiding mag worden gecombineerd met andere opleidingen die op grond van het EU-recht verplicht zijn. Alle beleidsmaatregelen werden vergeleken met een referentiescenario.

De voorkeursoptie biedt een antwoord op het probleem van de wederzijdse erkenning, dat ongeveer 46 700 chauffeurs zou kunnen treffen (2016). In het licht van het repetitieve karakter van de opleiding kan het totale aantal gevallen de volgende 15 jaar oplopen tot 100 000. De verdieping van de opleidingsinhoud zal de verkeersveiligheid en brandstofefficiëntie ten goede komen. Vanwege het complementaire karakter van de richtlijn met een aantal factoren die de verkeersveiligheid en brandstofefficiëntie beïnvloeden, blijven de specifieke effecten eerder bescheiden. De voorkeursoptie zorgt voor een consistente toepassing van de vrijstellingen en de minimumleeftijd voor de toegang tot het beroep en kan, zoals opgemerkt door de sector, het toenemende tekort aan nieuwe kandidaat-bestuurders helpen verlichten.

Het voorstel ligt in de lijn van de voorkeursoptie in de effectbeoordeling.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het voorstel draagt bij tot de volgende REFIT-doelstelling: de vlottere administratieve afhandeling van de wederzijdse erkenning drukt de administratiekosten voor bedrijven en overheden. Een herziening biedt de mogelijkheid om de problemen in verband met wederzijdse erkenning zo goedkoop mogelijk op te lossen. De geraamde kostprijs bedraagt 6,3 miljoen euro voor de periode 2018-2030. De voorgestelde wijziging zal de sector in de periode 2018-2030 een kostenbesparing van 2,3 miljoen euro opleveren, naast 6,7 miljoen euro voor respectievelijk de ondernemingen en bestuurders. Bovendien wordt het opleidingssysteem efficiënter dankzij de inhoudelijke herziening van de basisopleiding en nascholing ter bevordering van de verkeersveiligheid en ecologisch rijden. Dit drukt de overgangskosten (in totaal 14,1 miljoen euro voor de periode 2018-2030), die met de inhoudelijke wijziging gepaard gaan.

De vervoerssector bestaat grotendeels uit micro-ondernemingen en kmo's/het mkb. In totaal telt tussen 65-95 % van de bedrijven in deze sector minder dan tien werknemers. Ook micro-ondernemingen en kmo's/het mkb vallen onder de richtlijn en zullen er de effecten van ondervinden, met name door de vereenvoudiging van de wederzijdse erkenningsprocedure, inhoudelijke wijzigingen van de opleiding en een consistentere toepassing van de vrijstellingen.

- **Grondrechten**

De beleidsdoelstellingen doen geen afbreuk aan absolute rechten of niet-absolute rechten uit het Handvest voor de grondrechten. De algemene beleidsdoelstelling is een betere toepassing van de in het Handvest opgenomen grondrechten binnen het acquis van de Unie, zoals meer veiligheid voor werknemers in de vervoerssector, één van de belangrijkste doelstellingen van de wetgeving.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

#### **5. OVERIGE ELEMENTEN**

- **Uitvoeringsplannen en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De monitoring van de maatregelen is van wezenlijk belang om erop toe te zien dat de algemene en specifieke doelstellingen op een effectieve en efficiënte manier worden verwezenlijkt. Daartoe heeft de Commissie een lijst van indicatoren vastgesteld aan de hand waarvan de richtlijn verder kan worden geëvalueerd.

De Commissie onderhoudt nauwe contacten met de lidstaten en de belanghebbenden om toe te zien op de gevolgen van de nieuwe eisen inzake kwalificaties en opleiding. Het CPC-comité biedt een uitstekend forum voor de uitwisseling van informatie met de lidstaten. De Commissie blijft ook overleg plegen met de sociale partners. Via het Comité voor de sectorale sociale dialoog kan informatie worden uitgewisseld met de sociale partners.

Na het verstrijken van de in de richtlijn vastgestelde termijn zal de Commissie de omzetting door de lidstaten nauwlettend onderzoeken.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het slechts om een wijziging gaat van de Richtlijnen 2003/59/EG en 2006/126/EG, die allebei reeds volledig door de lidstaten zijn omgezet, lijkt een verplichting om aanvullende stukken in te dienen niet gerechtvaardigd of evenredig.

- **Nadere toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

Naast een aantal kleine taalkundige en redactionele wijzigingen en actualisering van referenties naar andere EU-regelgeving, zijn de belangrijkste elementen van het voorstel:

*Artikel 2 van Richtlijn 2003/59/EG – Vrijstellingen*

De omschrijving van de vrijstellingen is als volgt verduidelijkt en afgestemd op de vrijstellingen op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006:

Artikel 2, onder b): in het amendement wordt verduidelijkt dat de voertuigen niet mogen worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor ze op grond van de vrijstelling bestemd zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat de vrijstelling niet geldt voor een bestuurder van een brandweerwagen die op een kermis als attractie wordt gebruikt. De toevoeging van die zin waarborgt ook de samenhang met de vergelijkbare vrijstelling in artikel 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Artikel 2, onder d): de wijziging moet verduidelijken dat de vrijstelling ook geldt voor voertuigen die worden gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties voor

humanitaire hulp in geval van noodsituaties of reddingsoperaties; Deze wijziging waarborgt de samenhang met artikel 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

In artikel 2, onder e), worden twee zaken verduidelijkt: ten eerste dat de voertuigen niet alleen voor rijlessen maar ook voor rijexamens mogen worden gebruikt, ten tweede dat de vrijstelling uitsluitend geldt voor ritten met opleidings- en nascholingsdoeleinden. Die mogen niet worden gecombineerd met commercieel vervoer. Deze vrijstellingen stroken met soortgelijke vrijstellingen uit hoofde van de artikel 3, onder d), en artikel 13, lid 1), onder g), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Artikel 2, onder f): er wordt verduidelijkt dat de vrijstelling voor niet-commercieel vervoer niet alleen geldt voor „persoonlijk gebruik” van de bestuurder (bv. niet-commercieel vervoer voor liefdadigheidsinstellingen en non-profitorganisaties). Deze wijziging spoort met vergelijkbare vrijstellingen uit hoofde van artikel 3, onder h), en artikel 13, onder i), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

In artikel 2, onder g), wordt het woord „machines” toegevoegd om duidelijk te maken dat ook een bestuurder die machines vervoert om deze te gebruiken tijdens zijn werk de vrijstelling geniet. Deze wijziging waarborgt de samenhang met een vergelijkbare vrijstelling uit hoofde van artikel 3, onder a bis), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

De vrijstelling in artikel 2, onder h), is bedoeld voor ondernemers in landbouw-, tuinbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven die occasioneel producten vervoeren. Dit waarborgt de samenhang met een vergelijkbare vrijstelling uit hoofde van artikel 13, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

#### *Artikel 7 van Richtlijn 2003/59/EG – Nascholing*

Dit amendement vloeit voort uit het feit dat de in artikel 4 genoemde overgangsperiode verstreken is en dat alle houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid sinds 10 september 2016 moeten voldoen aan de regels inzake nascholing.

De nieuwe formulering waarborgt dat nascholing ten minste één verkeersveiligheidsthema omvat en dat dezelfde onderwerpen niet binnen één opleiding worden herhaald. Deze bepaling waarborgt ook dat de opleiding relevant is voor de door bestuurders verrichte werkzaamheden en dat ze actueel en relevant blijft.

#### *Artikel 10 van Richtlijn 2003/59/EG – EU-code*

Aan lid 1 wordt een verwijzing toegevoegd naar de geharmoniseerde code 95 als genoemd in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG.

De tekst is gewijzigd om ervoor te zorgen dat op het rijbewijs van elke houder van een getuigschrift van vakbekwaamheid een wederzijds erkende code 95 wordt aangebracht of dat hij of zij een wederzijds erkende kwalificatiekaart bestuurder krijgt. Dit biedt een oplossing voor het probleem van bestuurders die hun getuigschrift vakbekwaamheid behalen in een andere lidstaat dan hun gewone verblijfplaats en waar alleen een code 95 op het rijbewijs wordt aangebracht.

Er wordt een verwijzing toegevoegd om de wederzijdse erkenning te waarborgen van het bestuurdersattest als bedoeld in Verordening (EU) nr. 1072/2009, ook wanneer op dat attest geen relevante EU-code op aangebracht is.

*Bijlage I bij Richtlijn 2003/59/EG — Minimeisen voor de beroepskwalificatie en -opleiding*

De verwijzing naar het ingetrokken Besluit 85/368/EEG wordt vervangen door een verwijzing naar Aanbeveling 2008/C 111/01 en naar het Europees kwalificatiekader (EKK). Aangezien het op een aanbeveling is gebaseerd, biedt het EKK de lidstaten meer flexibiliteit.

Deel 1 wordt vervangen om:

- een en ander beter af te stemmen op de huidige stand van de technologie en de technische kenmerken van de voertuigen, en meer de nadruk te leggen op zuinig rijden;
- veilig rijden te stimuleren door aandacht te schenken aan de bekwaamheid om te anticiperen op risico's, deze te beoordelen en er zich aan aan te passen;
- een verwijzing toe te voegen naar het gebruik van automatische transmissiesystemen, teneinde nauwer aan te sluiten bij de huidige stand van de technologie en de technische kenmerken van de voertuigen;
- het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren en bewustmaking inzake personen met een handicap toe te voegen aan de lijst van onderwerpen, rekening houdend met de verschillende soorten vervoer van goederen en passagiers over de weg.

Punt 2 wordt gewijzigd om de lidstaten in staat te stellen bij de opleiding gebruik te maken van ICT-tools en de opleiding in het kader van de richtlijn te combineren met andere vormen van opleiding die op grond van de EU-regelgeving verplicht zijn.

*Bijlage II bij Richtlijn 2003/59/EG — Voorschriften betreffende het EU-model voor de kwalificatiekaart bestuurder*

De wijziging van bijlage II is beperkt tot bijwerkingen van de verwijzingen naar het model van de EU-kwalificatiekaart bestuurder en om rekening te houden met de verwijzing naar de geharmoniseerde EU-code 95 als bedoeld in de richtlijn.

*Artikel 4 van Richtlijn 2006/126/EG — Categorieën, definities en minimumleeftijden*

Het doel van deze wijziging is een einde te maken aan de rechtsonzekerheid in verband met de minimumleeftijd voor bepaalde voertuigcategorieën en in de hele EU een uniforme toepassing van de minimumleeftijd te waarborgen.

De verwijzingen naar Richtlijn 2003/59/EG worden geschrapt uit artikel 4, lid 4, onder e), g), i) en k), en in artikel 4 van Richtlijn 2006/126/EG wordt een nieuw lid 7 ingevoegd met een duidelijke omschrijving in welke gevallen en onder welke voorwaarden de lagere minimumleeftijden waarin Richtlijn 2003/59/EG voorziet, van toepassing zijn.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>9</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>10</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar Witboek van 28 maart 2011<sup>11</sup> heeft de Commissie de “vision zero” naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden.
- (2) De Commissie heeft in haar mededeling “Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”<sup>12</sup> voorgesteld het totale aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2020 te halveren, met 2010 als vertrekpunt. Om die doelstelling te verwezenlijken heeft zij zeven strategische doelstellingen vastgesteld, waaronder een betere opleiding en vorming van weggebruikers en de bescherming van kwetsbare weggebruikers.
- (3) Op basis van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>13</sup> heeft de Commissie een aantal tekortkomingen vastgesteld. De belangrijkste waren problemen en rechtsonzekerheid bij de interpretatie van vrijstellingen; de opleiding is inhoudelijk niet optimaal afgestemd op de behoeften van de bestuurders; problemen voor bestuurders om volledig of gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen te laten erkennen; en

---

<sup>9</sup> PB C van , blz. .

<sup>10</sup> PB C van , blz. .

<sup>11</sup> Witboek van 28 maart 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011) 144 definitief).

<sup>12</sup> Mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020" (COM (2010) 389 definitief).

<sup>13</sup> Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen Richtlijn 2003/59/EG en Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup>.

- (4) Om de juridische duidelijkheid in Richtlijn 2003/59/EG te verbeteren, moeten alle verwijzingen naar handelingen van de Unie die zijn ingetrokken of vervangen, worden geschrapt of aangepast.
- (5) Teneinde zekerheid te verschaffen en de samenhang met andere handelingen van de Unie te waarborgen, moeten de vrijstellingen in Richtlijn 2003/59/EG op een aantal punten worden gewijzigd, rekening houdend met vergelijkbare vrijstellingen op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad<sup>15</sup>.
- (6) Rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van opleiding en onderwijs en teneinde ervoor te zorgen dat Richtlijn 2003/59/EG een grotere impact heeft op de verkeersveiligheid en dat de opleiding beter afgestemd wordt op de behoeften van bestuurders, moeten verkeersveiligheidsthema's, zoals gevarenperceptie en de bescherming van kwetsbare weggebruikers, en zuinig rijden een grotere plaats krijgen in de opleiding.
- (7) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen de organisatie van opleidingen te moderniseren door voor een deel van de opleiding een beroep te doen op ICT, zoals e-learning en gemengd leren, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de opleiding.
- (8) Om de samenhang tussen de verschillende vormen van de op grond van de EU-regelgeving vereiste opleiding te waarborgen, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen verschillende types relevante opleidingen te combineren, bijvoorbeeld door de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren of de omgang met personen met een handicap te combineren met de opleiding waarin Richtlijn 2003/59/EG voorziet.
- (9) Om te voorkomen dat verschillen tussen de praktijken in de lidstaten een belemmering vormen voor de wederzijdse erkenning en afbreuk doen aan het recht van bestuurders om nascholing te volgen in de lidstaat waar zij werken, moet aan de autoriteiten van de lidstaten de verplichting worden opgelegd om documenten uit te reiken die de wederzijdse erkenning waarborgen voor elke bestuurder die aan de eisen van Richtlijn 2003/59/EG voldoet.
- (10) Om rechtszekerheid te bieden en te zorgen voor de harmonisering van de minimumleeftijd voor de in Richtlijn 2003/59/EG vastgestelde doeleinden, moet in Richtlijn 2006/126/EG een duidelijke vrijstelling worden opgenomen waarin bepaald is dat een rijbewijs mag worden afgegeven vanaf de minimumleeftijd als bedoeld in Richtlijn 2003/59/EG.
- (11) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de aanscherping van de EU-normen inzake vakbekwaamheid en nascholing van de bestuurders van bepaalde wegvoertuigen voor het vervoer van goederen of passagiers, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en de problemen waarop de richtlijn een antwoord beoogt te bieden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen

---

<sup>14</sup> Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

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

in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (12) De Richtlijnen 2003/59/EG en 2006/126/EG moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Richtlijn 2003/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in artikel 1, tweede alinea, worden het eerste en tweede streepje vervangen door:
- “ — voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën C1, C1+E, C of C+E, als gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad(\*), of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is;
- voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën D1, D1+E, D of D+E, als gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is. \_\_\_\_\_
- (\*) Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).”;
- (2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) het bepaalde onder b) wordt vervangen door:
- “b) voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer en diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde, voor zover het vervoer voortvloeit uit de opdrachten waarmee die diensten zijn belast;”;
- (b) het bepaalde onder d) tot en met g) wordt vervangen door:
- “d) voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties, met inbegrip van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van humanitaire hulp;
- e) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het behalen van een rijbewijs of getuigschrift van vakbekwaamheid overeenkomstig artikel 6 en artikel 8, lid 1, indien zij niet worden gebruikt voor commercieel vervoer van goederen en personen;
- f) voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen;
- g) voertuigen voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is;”;
- (c) het volgende punt h) wordt toegevoegd:
- “h) voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt, of zonder bestuurder worden gehuurd, voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is.”;

- (3) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) de eerste alinea wordt vervangen door:
- “De nascholing is een opleiding die houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid in de gelegenheid stelt de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren, waarbij speciale nadruk wordt gelegd op verkeersveiligheid en een rationeel brandstofverbruik.”;
- (b) de derde alinea wordt vervangen door:
- “De nascholing heeft tot doel een aantal van de in bijlage I, deel 1, bedoelde onderwerpen uit te diepen of te actualiseren. De nascholing omvat telkens minstens één onderwerp in verband met verkeersveiligheid en bestrijkt diverse onderwerpen. Bij de bepaling van de opleidingsthema's wordt rekening gehouden met de specifieke behoeften van het door de bestuurder verricht vervoer en met ontwikkelingen op het gebied van de geldende regelgeving en technologie.”;
- (4) In artikel 9 wordt de eerste alinea vervangen door:
- “De in artikel 1, onder a), bedoelde bestuurders verwerven de in artikel 5 bedoelde basiskwalificatie in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben als gedefinieerd in artikel 12 van Richtlijn 2006/126/EG.”;
- (5) Artikel 10 wordt vervangen door:

*"Artikel 10*

*EU-code:*

1. Op basis van de in artikel 6 en in artikel 8, lid 1, bedoelde getuigschriften, brengen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, met inachtneming van artikel 5, leden 2 en 3, en artikel 8, de geharmoniseerde EU-code 95 als bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën aan op:

- hetzij het rijbewijs,
- hetzij de „kwalificatiekaart bestuurder” die is opgesteld overeenkomstig het in bijlage II beschreven model.

Indien de EU-code niet op het rijbewijs kan worden aangebracht, verlenen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurder zijn getuigschrift heeft behaald de bestuurder een kwalificatiekaart bestuurder.

De door de lidstaten afgegeven kwalificatiekaarten worden onderling erkend. Bij de afgifte van de kaart vergewissen de bevoegde autoriteiten zich ervan dat het rijbewijs waarvan het nummer op de kaart vermeld staat, nog geldig is.

2. a) Bestuurders als bedoeld in artikel 1, onder b), die goederenvervoer over de weg verrichten, bewijzen met behulp van het bij Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad(\*) ingestelde bestuurdersattest dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door deze richtlijn worden verlangd. Dit bestuurdersattest wordt wederzijds erkend voor de toepassing van deze richtlijn, zelfs wanneer de relevante EU-code er niet op aangebracht is.

b) Bestuurders als bedoeld in artikel 1, onder b), die personenvervoer over de weg verrichten, bewijzen op één van de volgende manieren dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door deze richtlijn zijn verlangd:

- hetzij aan de hand van de EU-code die is aangebracht op het rijbewijs van EU-model, als zij houder zijn van een dergelijk rijbewijs;
- hetzij aan de hand van de in bijlage II bedoelde „kwalificatiekaart bestuurder” waarop de overeenkomstige EU-code is aangebracht;
- hetzij aan de hand van een nationaal certificaat waarvan de lidstaten de geldigheid op hun grondgebied onderling erkennen.

---

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

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

## *Artikel 2*

Artikel 4 van Richtlijn 2006/126/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) onder e) wordt het derde streepje vervangen door:

“— de minimumleeftijd voor de categorieën C1 en C1E wordt vastgesteld op 18 jaar;”;

(b) onder g) wordt het tweede streepje vervangen door:

“— de minimumleeftijd voor de categorieën C en CE wordt vastgesteld op 21 jaar;”;

(c) onder i), wordt het tweede streepje vervangen door:

“— de minimumleeftijd voor de categorieën D1 en D1E wordt vastgesteld op 21 jaar;”;

(d) onder k), wordt het tweede streepje vervangen door:

“— de minimumleeftijd voor de categorieën D en DE wordt vastgesteld op 24 jaar;”;

(2) het volgende lid 7 wordt toegevoegd:

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

Wanneer een lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder a), punt i), tweede alinea, of artikel 5, lid 3, onder a), punt ii), tweede alinea, van Richtlijn 2003/59/EG op zijn grondgebied toestaat dat vanaf een lagere leeftijd een voertuig wordt bestuurd, is het rijbewijs alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte tot de

rijbewijshouder de geldende minimumleeftijd heeft bereikt als bedoeld in het eerste lid van dit artikel en in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid.”.

### *Artikel 3*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór [datum in te vullen door het PB - 18 maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

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

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

### *Artikel 4*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

### *Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*