



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

BILAG

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**

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

BILAG

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

I bilag I og II foretages følgende ændringer:

(1) I bilag I foretages følgende ændringer:

(a) I afdeling 1 foretages følgende ændringer:

(a) Andet afsnit affattes således:

"Minimumsniveauet for kundskaberne skal mindst være sammenlignelige med niveau 2 i den europæiske referenceramme for kvalifikationer, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets henstilling 2008/C 111/01(*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 23. april 2008 om etablering af den europæiske referenceramme for kvalifikationer for livslang læring (EUT C 111 af 6.5.2008, s. 1)."

(b) Punkt 1.2 affattes således:

"1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl:

grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inertie, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt, brug af elektroniske og mekaniske anordninger såsom elektronisk stabilitetsprogram (ESP), avanceret nødbremsesystem (AEBS), antiblokeringsystem (ABS), trækraftkontrollsystemer (TCS), overvågningssystemer i køretøjet (IVMS) og andre, som er godkendt til brug, førerstøtte eller automatiske anordninger."

(c) I punkt 1.3 affattes andet afsnit således:

"Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2, betydningen af at kunne forudse trafikken, passende afstand og brug af køretøjets fremdrift, stabil hastighed, smidig kørsel og passende dæktryk."

- (d) Følgende pkt. 1.3a indsættes før overskriften "Kørekort til kategori C, C + E, C1, C1 + E":

"1.3a. Mål: evne til at forudse, vurdere og tilpasse sig risici i trafikken:

At være klar over og tilpasse sig forskellige vej-, trafik- og vejrforhold, forudse kommende begivenheder, tilpasse sig trafikrisici og anerkende og tilpasse sig farlige situationer, navnlig med hensyn til køretøjernes størrelse og vægt samt sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og tohjulede motoriserede køretøjer.

At identificere mulige farlige situationer og korrekt fortolke, hvordan disse potentielt farlige situationer kan blive til situationer, hvor sammenstød ikke længere kan undgås, og vælge og foretage handlinger, der øger sikkerhedsmargenen i en sådan grad, at et sammenstød stadig kan undgås, hvis den potentielle farlige situation opstår."

- (e) Punkt 1.4 affattes således:

"1.4. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet:

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller.

Hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning."

- (f) Punkt 1.6 affattes således:

"1.6. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet:

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt."

- (g) I punkt 2.1 affattes andet afsnit således:

"Specifikke arbejdstidsregler for transport, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006(*) og (EU) nr. 165/2014(**) og deres principper, anvendelse og konsekvenser, sanktioner for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af fartskriver; kendskab til vejtransportens sociale kontekst: chaufførernes rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.)."

(h) I punkt 3.7 affattes andet afsnit således:

"Vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tank, kontrolleret temperatur, farligt gods, dyretransport mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.)."

(i) I punkt 3.8 affattes andet afsnit således:

"Personbefordring ad vej i forhold til de forskellige personbefordringsmåder (tog, personbiler), forskellige aktiviteter inden for personbefordring ad vej, handicapbevidstgørelse, grænsepassage (international befordring) samt hovedtyper af virksomheder, der udfører personbefordring ad vej."

(2) I afdeling 2 foretages følgende ændringer:

(a) Punkt 2.1 affattes således:

"2.1. Grundlæggende kvalifikation: en ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve.

Det grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 280 timer.

Hver chauffør skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøvekøretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

Medlemsstaterne kan tillade, at uddannelsen delvist foregår ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologier som e-læring, samtidig med, at uddannelsens kvalitet sikres, og kan medregne særlige uddannelseskrav i anden EU-lovgivning som en del af uddannelsen. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF(*) for kørsel med farligt gods, handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 181/2011(**) og uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) 1/2005(***)).

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det grundlæggende kvalifikationskursus på 70 timer, heraf 5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 1).

(***) Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 (EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1)."

(b) I punkt 2.2, litra b), affattes andet afsnit således:

"De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF."

(3) Afdeling 3 og 4 affattes således:

"Afdeling 3: Intensivt grundlæggende kvalifikationskursus, jf. artikel 3, stk. 2

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette intensive grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 140 timer.

Hver chauffør skal have mindst ti individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst fire af de ti individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet

tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

Bestemmelserne i pkt. 2.1, fjerde afsnit, finder også anvendelse på de fremskyndede grundlæggende kvalifikationer.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det intensive grundlæggende kvalifikationskursus på 35 timer, heraf 2½ individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

Afdeling 4: Obligatorisk efteruddannelse, jf. artikel 3, stk. 1, litra b)

Der tilrettelægges obligatoriske efteruddannelseskurser på et godkendt uddannelsescenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst syv timer. Sådanne efteruddannelseskurser kan delvis foregå i en avanceret simulator og ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologier som e-læring, samtidig med at uddannelsens kvalitet sikres. Mindst en af syvtimersperioderne skal omfatte et trafiksikkerhedsrelateret emne. I uddannelsens emner skal der tages højde for specifikke uddannelsesmæssige behov i forhold til de transportaktiviteter, som chaufføren udfører, og udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi. Syvtimersperioderne skal omfatte forskellige emner.

Afsluttet specifik uddannelse, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, kan tælle som en af syvtimersperioderne. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i direktiv 2008/68/EF for kørsel med farligt gods, uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 og for personbefordring handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til forordning (EU) nr. 181/2011."

(2) Bilag II ændres således:

(1) Overskriften affattes således:

"BESTEMMELSER VEDRØRENDE EU-MODELLEN FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS"

(2) Afdeling 2 vedrørende forsiden af chaufføruddannelsesbeviset affattes således:

(a) Litra d), nr. 9), affattes således:

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

(b) Litra e), første afsnit, affattes således:

"betegnelsen "EU-model" på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen "chaufføruddannelsesbevis" på de øvrige EU-sprog trykt i blå på en sådan måde, at det udgør bevisets baggrund:"

(3) Afdeling 2, litra a), nr. 9) og 10), vedrørende bagsiden af chaufføruddannelsesbeviset affattes således:

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

10. den harmoniserede EU-kode 95, der er omhandlet i bilag I til direktiv 2006/126/EF".