



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

BIJLAGE

bij

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**

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

BIJLAGE

bij

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

De bijlagen I en II worden als volgt gewijzigd:

(1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

(a) Deel 1 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de tweede alinea wordt vervangen door:

“Het minimumkennisniveau moet ten minste vergelijkbaar zijn met niveau 2 van het Europees kwalificatiekader waarin bijlage II bij Aanbeveling 2008/C 111/01(*) van het Europees Parlement en de Raad voorziet.

(*) Aanbeveling van het Europees Parlement en van de Raad van 23 april 2008 tot vaststelling van een Europees kwalificatiekader voor een leven lang leren (PB C 111 van 6.5.2008, blz. 1).”;

(b) punt 1.2 komt als volgt te luiden:

“1.2. Doelstelling: inzicht verwerven in de technische kenmerken en de werking van de veiligheidsvoorzieningen teneinde het voertuig onder controle te houden, de slijtage te beperken en disfuncties te voorkomen:

grenzen aan het gebruik van remmen en retarders, gecombineerd gebruik van remmen en retarder, de beste bij een snelheid passende versnelling, benutting van de traagheid van het voertuig, mogelijkheden tot vertraging en remmen bij afdalingen, wat te doen in geval van defecte remmen, gebruik van elektronische en mechanische systemen zoals het elektronisch stabiliteitsprogramma (ESP), geavanceerde noodremsystemen (AEBS), het antiblokkeersysteem (ABS), het tractiecontrolesysteem (TCS) en in het voertuig ingebouwde monitoringsystemen (IVMS) en andere voor gebruik goedgekeurde systemen ter ondersteuning van de bestuurder of automatiseringssystemen.”;

(c) in punt 1.3 wordt de tweede alinea vervangen door:

“Optimalisering van het brandstofverbruik dankzij de toepassing van kennis betreffende de punten 1.1 en 1.2, het belang van te anticiperen op de verkeersstroom, rijden op veilige afstand en de snelheid van het voertuig benutten, constante snelheid, een vlotte rijstijl en de juiste bandendruk.”;

- (d) Het volgende punt 1.3 bis wordt toegevoegd voor de titel “Rijbewijzen C, C+E, C1, C1+E”:

"1.3 bis Doelstelling: het vermogen om te anticiperen op risico's in het verkeer, deze te beoordelen en er zich aan aan te passen:

zich bewust zijn van en aanpassen aan verschillende weg-, verkeers- en weersomstandigheden, anticiperen op nakende gebeurtenissen, gevaarlijke situaties herkennen en zich aanpassen aan dergelijke situaties en risico's in het verkeer, met name met betrekking tot de afmetingen en het gewicht van het voertuig t.o.v. kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers;

herkennen van potentieel gevaarlijke situaties en correct inschatten hoe die gevaren kunnen uitmonden in situaties waarin een aanrijding niet meer kan worden vermeden en acties bepalen en ondernemen om de veiligheidsmarges te verhogen tot een niveau waarop een aanrijding nog wel kan worden vermeden wanneer de potentiële gevaren zich voordoen.”;

- (e) punt 1.4 wordt vervangen door:

"1.4. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en goed gebruik van het voertuig:

op rijdende voertuigen werkende krachten, de keuze van de versnelling afstemmen op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, gebruik van automatische transmissiesystemen, berekening van het laadvermogen van een voertuig of voertuigcombinatie, berekening van het nuttige volume, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunt, soorten verpakking en pallets;

voornaamste categorieën goederen die moeten worden vastgezet, klem- en vastzettechnieken, gebruik van sjorringen, controleren van vastzetinrichtingen, gebruik van laad- en losmachines, aanbrengen en verwijderen van dekzeilen.”;

- (f) punt 1.6 wordt vervangen door:

"1.6. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correct gebruik van het voertuig:

op rijdende voertuigen inwerkende krachten, de keuze van de versnelling afstemmen op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, gebruik van automatische transmissiesystemen, berekening van het laadvermogen van een voertuig of voertuigcombinatie, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunt.”;

- (g) in punt 2.1 wordt de tweede alinea vervangen door:

“specifiek voor de vervoersector geldende maximumwerktijden; principes, toepassing en gevolgen van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006(*) en (EU) nr. 165/2014(**) van het Europees Parlement en de Raad; sancties op het niet gebruiken, verkeerd gebruiken of knoeien met de tachograaf; kennis van de

sociale context in het wegvervoer: rechten en plichten van de bestuurders inzake basiskwalificatie en nascholing.

(*) 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).

(**) Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).”;

(h) in punt 3.7 wordt de tweede alinea vervangen door:

“verhouding tussen het wegvervoer en de overige vervoerstakken (concurrentie, verladers), verschillende activiteiten in het wegvervoer (vervoer voor rekening van derden, voor eigen rekening, aanvullende activiteiten), organisatie van de voornaamste soorten vervoersondernemingen of aanverwante transportactiviteiten, gespecialiseerd vervoer (tankwagens, koelwagens, gevaarlijke goederen, vervoer van dieren, enz.), ontwikkelingen in de sector (diversificatie van het dienstenaanbod, railvervoer/wegvervoer, uitbesteding, enz.).”;

(i) in punt 3.8 wordt de tweede alinea vervangen door:

“verhouding tussen het personenvervoer over de weg en de overige vervoerstakken (spoor, personenwagens), verschillende activiteiten in verband met het personenvervoer over de weg, omgang met personen met een handicap, het overschrijden van grenzen (internationaal vervoer), organisatie van de belangrijkste soorten ondernemingen voor personenvervoer over de weg.”;

(b) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt 2.1. wordt vervangen door:

"2.1. Optionele combinatie van het bijwonen van een cursus en het afleggen van een test

De basiskwalificatie behelst onderwijs over alle in de lijst van deel 1 genoemde onderwerpen. De opleiding voor deze basiskwalificatie duurt ten minste 280 uren.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste 20 uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen als vastgesteld in Richtlijn 2006/126/EG.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke bestuurder mag ten hoogste acht van de 20 uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

De lidstaten kunnen toestaan dat de opleiding ten dele wordt gevolgd via ICT-tools, zoals e-learning, en zien toe op de kwaliteit van de aangeboden opleiding; andere op grond van de EU-regelgeving verplichte opleiding mag als een onderdeel van de opleiding worden beschouwd. Dit omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad(*), opleiding inzake de omgang met personen met een handicap op grond Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad(**) en opleiding over het vervoer van dieren op grond van Verordening (EG) nr. 1/2005(***)).

Voor de in artikel 5, lid 5, bedoelde bestuurders duurt de opleiding voor de basiskwalificatie 70 uur, met inbegrip van vijf uur tijdens welke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van deze opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of de door hen aangewezen instanties aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Dit examen omvat ten minste een vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in deel 1.

(*) Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

(**) Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 1).

(***) Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten en tot wijziging van de Richtlijnen 64/432/EEG en 93/119/EG en van Verordening (EG) nr. 1255/97 (PB L 3 van 5.1.2005, blz. 1).";

(b) in punt 2.2, onder b), wordt de tweede alinea vervangen door:

“De bij de praktijkexamens gebruikte voertuigen beantwoorden ten minste aan de normen voor examenvoertuigen als omschreven in Richtlijn 2006/126/EEG.”;

(c) De delen 3 en 4 komen als volgt te luiden:

"Deel 3: Basiskwalificatie via versnelde opleiding, als bedoeld in artikel 3, lid 2

De basiskwalificatie via versnelde opleiding behelst onderwijs over alle op de lijst in deel 1 genoemde onderwerpen. Deze versnelde opleiding voor de basiskwalificatie duurt ten minste 140 uur.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste tien uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen als omschreven in Richtlijn 2006/126/EG.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke bestuurder mag ten hoogste vier van de 10 uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

Punt 2.1, vierde alinea, geldt ook door de versnelde basiskwalificatie.

Voor de in artikel 5, lid 5, bedoelde bestuurders duurt de versnelde opleiding voor de basiskwalificatie ten minste 35 uur, met inbegrip van tweeëneenhalf uur tijdens dewelke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van deze opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of de door hen aangewezen instanties aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Dit examen omvat ten minste een vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in deel 1.

Deel 4: verplichte nascholing, als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b)

Door een erkend opleidingscentrum worden nascholingscursussen georganiseerd. Deze cursussen duren 35 uur per vijf jaar en worden gegeven in modules van ten minste zeven uur. Dergelijke nascholingscursussen kunnen ten dele worden gegeven met behulp van hoogwaardige simulatoren en middels ICT-tools zoals e-learning, mits de kwaliteit van de opleiding wordt gewaarborgd. Minstens één van de modules van zeven uur wordt besteed aan een verkeersveiligheidsthema. De inhoud van de opleiding wordt afgestemd op de specifieke behoeften van het door de bestuurder verrichte vervoer en op de relevante ontwikkelingen op het gebied van technologie en regelgeving. Tijdens de modules van zeven uur komen verschillende thema's aan bod.

Voltooide specifieke opleiding die verplicht is op grond van andere EU-regelgeving mag als één van de modules van zeven uur worden beschouwd. Dit omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, opleiding inzake het vervoer van dieren op grond Verordening (EU) nr. 1/2005 en, voor het vervoer van passagiers, opleiding over de omgang met personen met een handicap op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011.";

- (2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

- (a) de titel wordt vervangen door:
"VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET EU-MODEL VOOR DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER";
- (b) deel 2 betreffende bladzijde 1 van de kwalificatiekaart bestuurder wordt als volgt gewijzigd:
 - (a) het bepaalde onder d), punt 9), wordt vervangen door:
"9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;";
 - (b) onder e) wordt de eerste alinea vervangen door:
"de vermelding „EU-Model” in de taal/talen van de lidstaat die de kaart afgeeft en de vermelding „kwalificatiekaart bestuurder” in de overige talen van de Unie, gedrukt in blauwe letters en op zodanige wijze dat deze de achtergrond van de kaart vormen:";
- (c) in deel 2, punt a), betreffende bladzijde 2 van de kwalificatiekaart bestuurder, worden de punten 9 en 10 vervangen door.
 - "9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;
 - 10. De geharmoniseerde EU-code 95 als bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG."