FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 2/2003

fastlagt af Rådet den 5. december 2002

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/. . ./EF af . . . 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

(2003/C 32 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 [3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 5, stk. 1, 2 og 4, i forordning (EØF) nr. 3820/85 [4] er det fastsat, at visse førere af køretøjer i godstransport eller i personbefordring ad vej afhængigt af deres alder, kategorien af det anvendte køretøj eller længden af de strækninger, der tilbagelægges, skal være i besiddelse af et anerkendt kvalifikationsbevis i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport. Dette minimumsniveau er fastsat i direktiv 76/914/EØF [5].

(2) Da ovennævnte bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 finder anvendelse på en meget lille procentdel af chaufførerne, og da der i øjeblikket kun er fastsat en obligatorisk chaufføruddannelse i enkelte medlemsstater, udøver de fleste af de chaufførerne, som i øjeblikket kører på Fællesskabets område, deres erhverv alene på grundlag af kørekortet.

(3) For at give chaufførerne mulighed for at opfylde de nye krav, der følger af udviklingen i markedet for vejtransport, bør fællesskabsreglerne anvendes på samtlige chaufførerne, hvad enten de udøver deres erhverv som selvstændige erhvervsdrivende eller som lønmodtagere, for egen regning eller for tredjemands regning.

(4) Formålet med at fastsætte nye fællesskabsregler er at sikre, at chaufføren har de nødvendige kvalifikationer både for adgang til og for fortsat at drive erhverv som chauffør.

(5) Kravet om grundlæggende kvalifikationer og om efteruddannelse tager navnlig sigte på at forbedre færdselssikkerheden og chaufførens sikkerhed, herunder i forbindelse med de operationer, chaufføren foretager, når køretøjet holder stille. Desuden tager en modernisering af chaufførerhvervet sigte på at gøre unge interesserede i dette erhverv, hvilket skulle bidrage til at rekruttere nye chauffører i en periode, hvor der er mangel på disse.

(6) For at undgå, at der skabes ulige konkurrencevilkår, finder dette direktiv anvendelse på kørsel udført af såvel statsborgere i en medlemsstat som statsborgere i et tredjeland, som er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.

(7) For at det kan godtgøres, at chaufføren har erhvervet de nødvendige kvalifikationer, bør medlemsstaterne udstede et kvalifikationsbevis til førere for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.

(8) På grund af forskellene mellem de ordninger, der allerede eksisterer i visse medlemsstater, bør medlemsstaterne, med henblik på at lette gennemførelsen af bestemmelserne om et grundlæggende kvalifikationskursus, kunne vælge mellem flere modeller.

(9) For at sikre, at de chauffører, der allerede udøver deres erhverv, bevarer deres kvalifikationsniveau, bør der stilles krav om, at de regelmæssigt efteruddanner sig inden for de områder, der er væsentlige for deres erhverv.

([1]) EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 258.

([2]) EFT C 260 af 17.9.2001, s. 90.

([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 17.1.2002 (EFT C 271 E af 7.11.2002, s. 381), Rådets fælles holdning af 5.12.2002 og Europa-Parlamentets afgørelse af . . . (endnu ikke offentliggjort i EFT).

([4]) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1).

([5]) Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej (EFT L 357 af 29.12.1976, s. 36).

(10) Det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen skal som minimum omfatte de sikkerhedsbestemmelser, der skal overholdes under kørslen, og når køretøjet holder stille. Et øget kendskab til defensiv kørsel — foregribelse af fare, hensyntagen til andre trafikanter — som desuden medfører et rationelt brændstofforbrug, vil få positive virkninger både for samfundet og for vejtransportsektoren selv.

(11) Dette direktiv bør ikke berøre de rettigheder, der er erhvervet af chauffører, som er blevet indehavere af det for udøvelsen af chaufførerhvervet nødvendige kørekort inden den dato, der er fastsat for opnåelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.

(12) Kun uddannelsescentre, som er blevet godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder, bør kunne tilrettelægge uddannelseskurser med henblik på erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse. For at sikre kvaliteten af disse godkendte uddannelsescentre bør de kompetente myndigheder fastsætte fælles godkendelseskriterier.

(13) Ikke blot medlemsstaternes kompetente myndigheder, men også ethvert af dem udpeget organ bør kunne forestå de eksamener, der er fastsat med henblik på det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen. Under hensyntagen til den betydning, en ensartet anvendelse af dette direktiv har for færdselssikkerheden og for mulighederne for at sikre lige konkurrencevilkår, bør medlemsstaternes kompetente myndigheder føre kontrol med disse eksamener.

(14) Medlemsstaterne bør pålægge chaufførerne at gennemføre den første efteruddannelse og udstede det dertil hørende kvalifikationsbevis senest fem år enten efter datoen for udstedelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efter udløbet af den frist, der er fastsat for visse chaufføreres ret til at gøre sine erhvervede rettigheder gældende. Det bør ligeledes være tilladt at afkorte eller forlænge disse frister. Efter den første efteruddannelse bør chaufføren følge en efteruddannelse hvert femte år.

(15) For at attestere, at en chauffør, der er statsborger i en medlemsstat, er indehaver af et af de kvalifikationsbeviser, der er nævnt i dette direktiv, og for at lette den gensidige anerkendelse af de forskellige kvalifikationsbeviser bør medlemsstaterne indføje den med henblik herpå fastsatte harmoniserede fællesskabskode samt dennes udløbsdato enten i kørekortet eller i det nye chaufføruddannelsesbevis, som medlemsstaterne anerkender gensidigt, og som er udfærdiget efter den harmoniserede model i dette direktiv. Dette bevis skal opfylde de samme sikkerhedskrav som kørekortet i betragtning af den betydning for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, de til beviset knyttede rettigheder har. Da medlemsstaterne har mulighed for at indføje fællesskabskoden i det nye bevis, kan de fastsætte datoen for kørekortets udløb på en sådan måde, at den ikke falder sammen med datoen for udløbet af gyldigheden af efteruddannelsen, jf. direktiv 91/439/EØF [1], hvorefter hver medlemsstat bevarer retten til efter nationale kriterier at fastsætte gyldighedsperioden for de kørekort, som den udsteder.

(16) Det er nødvendigt at ændre bilag I og Ia til direktiv 91/439/EØF ved i listen over de harmoniserede koder og underkoder, der er anført i de nævnte bilag, at indføje den nye fællesskabskode, som angiver den dato, indtil hvilken chaufføren opfylder kravet om erhvervskvalifikationer, hvad enten det drejer sig om grundlæggende kvalifikationer eller om efteruddannelse.

(17) For de chauffører, som er omfattet af dette direktiv, og som er statsborgere i et tredjeland, bør der fastsættes særlige attesteringsbestemmelser.

(18) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen af dette direktiv, navnlig på grund af de forskellige ordninger for erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer det indeholder, og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport herom.

(19) I betragtning af det store antal chauffører, der er omfattet af dette direktiv, bør bestemmelserne om de grundlæggende kvalifikationer gennemføres i to tempi, afhængig af om der er tale om personbefordring eller om godstransport. Den etapevise gennemførelse af den del af direktivet, der vedrører kravet om grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer til godstransport, bør endvidere åbne mulighed for en gradvis igangsættelse af efteruddannelsen.

(20) Gennemførelsesforanstaltningerne til dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [2].

(21) Under hensyntagen til, at bestemmelserne om de grundlæggende kvalifikationer gennemføres på to forskellige tidspunkter, bør de relevante bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 og direktiv 76/914/EØF ophæves.

(22) For at overholde fællesskabsrettens principper er det dog ønskeligt, at dette direktiv ikke finder anvendelse på førere af køretøjer, der anvendes til transport, som anses for at have ringe indvirkning på færdselssikkerheden, eller i tilfælde, hvor direktivets krav medfører en uforholdsmæssig økonomisk eller social byrde.

---

[1] Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/56/EF (EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45).

[2] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(23) Målet for dette direktiv, nemlig indførelse af fællesskabskrav om grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af den foreslåede handlings omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kørsel udført af:

a) statsborgerne i en medlemsstat og

b) tredjelandsstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat,

i det følgende benævnt »chauffører«, og som udfører vejtransport inden for Fællesskabet på veje, der er åbne for offentlig adgang, med:

— køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C1, C1+E, C eller C+E, som defineret i direktiv 91/439/EØF, 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 91/439/EØF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent.

Artikel 2

Undtagelser

Dette direktiv gælder ikke for førere:

a) af køretøjer, hvis højest tilladte hastighed ikke overstiger 45 km/t.

b) af køretøjer, der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet og ordensmagten eller er under disse tjenesters kontrol

c) af køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, eller som er nye eller ombyggede og endnu ikke taget i brug

d) af køretøjer, der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver

e) af køretøjer, der benyttes til køretimer med henblik på opnåelse af et kørekort eller det i artikel 6, og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis

f) af køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport i privat øjemed

g) af køretøjer, der benyttes til transport af materiel eller udstyr, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet.

Artikel 3

Kvalifikationer og uddannelse

1. Kørsel som defineret i artikel 1 er underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse. Med henblik herpå fastsætter medlemsstaterne:

a) En ordning for grundlæggende kvalifikationer

Medlemsstaterne vælger mellem følgende to muligheder:

i) En ordning, der omfatter både deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.1, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer obligatorisk deltagelse i undervisning af en vis varighed. Uddannelsen afsluttes med en prøve. Hvis prøven bestås, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra a), omhandlede kvalifikationsbevis.

ii) En ordning, der kun omfatter prøver

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.2, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer ikke obligatorisk deltagelse i undervisning, men udelukkende teoretiske og praktiske prøver. Hvis prøverne bestås, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra b), omhandlede kvalifikationsbevis.

En medlemsstat kan imidlertid godkende en chauffør til kørsel på sit område, inden der er udstedt et kvalifikationsbevis, i en periode på højst tre år, i løbet af hvilken chaufføren deltager i en national vekseluddannelse på mindst seks måneder. I forbindelse med denne vekseluddannelse kan de prøver, der er nævnt under litra i) og ii), afholdes i etaper.

b) En efteruddannelsesordning

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 4, indebærer efteruddannelsen obligatorisk deltagelse i undervisning. Uddannelsen afsluttes med udstedelse af det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis.

2. Medlemsstaterne kan ligeledes fastlægge en ordning med et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at give chaufføren mulighed for at udøve sit erhverv i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), og litra b), samt stk. 3, litra a), nr. i), og litra b).

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 3, indebærer det intensivt grundlæggende kvalifikationskursus obligatorisk deltagelse i undervisning. Det afsluttes med en prøve. Hvis prøven bestås, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2.

3. Medlemsstaterne kan fritage en chauffør, som har opnået certifikatet vedrørende faglig dygtighed, jf. direktiv 96/26/EF [1], for de prøver, der er nævnt i stk. 1, litra a), nr. i) og ii) og i stk. 2, i de emner, der dækkes af den prøve, der er fastlagt inden for rammerne af direktiv 96/26/EF, og i så tilfælde for deltagelse i den del af undervisningen, der vedrører disse emner.

Artikel 4

Erhvervede rettigheder

Følgende chauffører er fritaget for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus:

a) indehavere af et kørekort til en af kategorierne D1, D1+E, D eller D+E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest to år efter sidste frist for dette direktivs gennemførelse

b) indehavere af et kørekort til en af kategorierne C1, C1+E, C eller C+E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest tre år efter sidste frist for dette direktivs gennemførelse.

Artikel 5

Grundlæggende kvalifikationer

1. Det er ikke nødvendigt at være indehaver af det pågældende kørekort for at få adgang til et grundlæggende kvalifikationskursus.

2. Førere af køretøjer beregnet til godstransport kan

a) fra det fyldte 18. år:

i) føre køretøjer af kørekortkategori C og C+E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis

ii) føre køretøjer af kørekortkategori C1 og C1+E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

b) fra det fyldte 21. år føre køretøjer af kørekortkategori C og C+E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

3. Førere af køretøjer beregnet til personbefordring kan

a) fra det fyldte 21. år:

i) føre køretøjer af kørekortkategori D og D+E ved rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km, samt køretøjer af kørekortkategori D1 og D1+E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 18. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis

ii) føre køretøjer af kørekortkategori D og D+E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis.

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 20. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis. Denne aldersgrænse kan nedsættes til 18 år, når køretøjet ikke medfører passagerer

b) fra det fyldte 23. år føre køretøjer af kørekortkategori D og D+E, forudsat at de er er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

4. Med forbehold af aldersgrænserne i stk. 2, er chauffører, der udfører godstransport, og som har opnået et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis for en af de i stk. 2 fastsatte kategorier af køretøjer, fritaget for at opnå et sådant kvalifikationsbevis for de øvrige kategorier af køretøjer, der er fastsat i nævnte stykke.

Disse bestemmelser gælder på de samme vilkår for chauffører, der udfører personbefordring, for de kategorier af køretøjer, der er nævnt i stk. 3.

5. Chauffører, der udfører godstransport, som udvider eller ændrer deres aktiviteter for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis, skal ikke gentage de dele, der er fælles for de grundlæggende kvalifikationskurser, men kun de dele, der er specifikke for de nye kvalifikationer.

[1] Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport (EFT L 124 af 23.5.1996, s. 1). Senest ændret ved direktiv 98/76/EF (EFT L 277 af 14.10.1998, s. 17).

Artikel 6

Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

1. Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

a) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, følger undervisningen i et uddannelsescenter, der er godkendt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5, i det følgende benævnt »godkendt uddannelsescenter«. Uddannelsen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1. Uddannelsen afsluttes med, at chaufføren består den prøve, der er omhandlet i bilag I, afdeling 2, punkt 2.1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, som har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den bestås, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

b) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af prøver

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, består de teoretiske og praktiske prøver, der er nævnt i bilag I, afdeling 2, punkt 2.2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøverne, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om alle ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøverne og udsteder, hvis de bestås, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

2. Kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, deltager i undervisningen i et godkendt uddannelsescenter. Uddannelsen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1.

Uddannelsen afsluttes med den prøve, der er omhandlet i bilag I, afdeling 3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den bestås, et kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

Artikel 7

Efteruddannelse

Efteruddannelsen tager sigte på at give indehaverne af det i artikel 6 omhandlede kvalifikationsbevis samt chauffører, der er nævnt i artikel 4, mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.

Denne uddannelse tilrettelægges af et godkendt uddannelsescenter i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5. Hvis en chauffør skifter virksomhed, skal der tages hensyn til allerede gennemgået efteruddannelse.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på listen i bilag I, afdeling 1.

Artikel 8

Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse

1. Efter afslutning af den i artikel 7 omtalte efteruddannelse udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder eller det godkendte uddannelsescenter et kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse til chaufføren.

2. Følgende personer skal første gang følge en efteruddannelse:

a) personer, der er indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6: senest fem år efter udstedelsen af dette kvalifikationsbevis

b) chauffører, jf. artikel 4: senest fem år efter de datoer, der er nævnt i artikel 14, stk. 2, ifølge en tidsplan fastsat af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne kan afkorte eller forlænge disse frister, så de bl.a. falder sammen med datoen for udløbet af kørekortets gyldighedsperiode eller giver mulighed for en gradvis igangsættelse af efteruddannelsen. Fristen kan dog hverken være på under tre år eller over syv år.

3. Chauffører, der har gennemført den første efteruddannelse, jf. stk. 2, skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af efteruddannelseskvalifikationsbevisets gyldighedsperiode.

4. Indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6 eller artikel 8, stk. 1, samt chauffører, jf. artikel 4, som er ophørt med at udøve deres erhverv, og som ikke opfylder kravene i stk. 1, 2 og 3, skal følge en efteruddannelse, inden de genoptager deres erhverv.

5. Chauffører, der udfører godstransport eller passagerbefordring ad vej, og som har fulgt en efteruddannelse for en af de kørekortkategorier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2 og 3, er fritaget for efteruddannelse for en af de øvrige køretøjskategorier, der er omhandlet i de nævnte stykker.

Artikel 9

Uddannelsessted

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 14 i forordning (EØF) nr. 3821/85 ([1]).

Chauffører, jf. artikel 1, litra b), skal opnå disse kvalifikationer i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, eller i den medlemsstat, som har udstedt deres arbejdstilladelse.

Chauffører, jf. artikel 1, litra a) og b), skal følge den i artikel 7 omhandlede efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl eller i den medlemsstat, hvor de arbejder.

Artikel 10

Fællesskabskode

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, fællesskabskoden, jf. stk. 2 i denne artikel, ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier:

— enten i kørekortet

— eller i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i bilag II.

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

2. Følgende fællesskabskode tilføjes på listen over de harmoniserede fællesskabskoder i bilag I og I a til direktiv 91/439/EØF:

»95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i artikel 3, indtil . . . (f.eks.: 95.01.01.2012).«

3. 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 forordning (EF) nr. 484/2002 ([2]).

Medlemsstaten kan som supplement til denne attest udstede et chaufføruddannelsesbevis, jf. bilag II, forsynet med den dertil svarende fællesskabskode, til chaufføren.

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:

— enten et kørekort efter EF-model, hvori fællesskabskoden er indføjet, hvis vedkommende har et sådant kørekort

— eller et chaufføruddannelsesbevis, jf. bilag II, forsynet med den dertil svarende fællesskabskode

— eller et nationalt bevis, hvis gyldighed medlemsstaterne gensidigt anerkender på deres område.

Artikel 11

Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I og II til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

([1]) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 (EFT L 207 af 5.8.2002, s. 1).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 og Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 med henblik på at indføre en førerattest (EFT L 76 af 19.3.2002, s. 1).

Artikel 13

Rapportering

Kommissionen forelægger inden den ... (*) Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport med en første evaluering af gennemførelsen af dette direktiv, navnlig med hensyn til ækvivalensen mellem de forskellige ordninger for grundlæggende kvalifikationer, der er omhandlet i artikel 3. Rapporten ledsages i givet fald af passende forslag.

Artikel 14

Gennemførelse og anvendelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den ... (**) de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og 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 anvender disse bestemmelser:

— for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer af kørekortskategori D1, D1+E, D og D+E fra den ... (***)

— for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer af køretøjskategori C1, C1+E, C og C+E fra den ... (****).

De underretter straks Kommissionen herom og bistår hinanden ved gennemførelsen af disse bestemmelser.

Artikel 15

Ophævelse

1. I artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3820/85 foretages følgende ændringer:

a) stk. 1 ophæves med virkning fra den ... (****)

b) stk. 2 og 4 ophæves med virkning fra den ... (***).

2. Direktiv 76/914/EØF ophæves med virkning fra den ... (****).

3. De love og administrative bestemmelser, der er vedtaget for at efterkomme direktiv 76/914/EØF, ophører med at finde anvendelse

— fra den ... (***) for så vidt angår førere af køretøjer til personbefordring ad vej

— fra den ... (****) for så vidt angår førere af køretøjer til godstransport ad vej.

Artikel 16

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 17

Destinatarer

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
...	...
Formand	*Formand*

(*) Otte år efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) Tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

(***) Fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

(****) Seks år efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

MINIMUMSKRAV TIL KVALIFIKATIONER OG UDDANNELSE

AFDELING 1

Emneliste

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved medlemsstaternes konstatering af chaufførens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, skal som minimum omfatte de emner, der er opført på denne liste. Personer, der ønsker at blive chauffører, skal opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt for at de på sikker vis kan føre et køretøj af den relevante kørekortskategori.

Minimumsniveauet for kundskaberne må ikke være lavere end niveau 2 i den oversigt over uddannelsesniveauerne, der findes i bilag I til beslutning 85/368/EØF [1], dvs. et uddannelsesniveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret med erhvervsuddannelse.

1. **Videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed**

Alle kørekort

1.1. Mål: at kende de karakteristiske egenskaber ved kraftoverføring for at kunne optimere brugen heraf.

Motorers drejningsmoment, effektkurver og brændstofforbrugskurver, optimalt køreområde på omdrejningstælleren samt diagrammer for gearenes overlapning.

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

Særlige kendetegn ved pneumatisk/hydraulisk bremsesystem, grænser for brug af bremser og retarder, kombineret brug af bremser og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inerti, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt.

1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget.

Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2.

Kørekort til kategori C, C+E, C1 og C1+E

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 belæsningstilstand og vejens længdeprofil, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paletter.

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

Kørekort til kategori D, D+E, D1 og D1+E

1.5. Mål: at kunne varetage passagerernes sikkerhed og komfort.

Justering af langsgående og sidelæns bevægelser, fælles brug af vejnettet, placering på kørebanen, smidig opbremsning, overhæng, brug af særlige infrastrukturer (offentlige arealer, særlige kørebaner), løsning af konflikter mellem sikker kørsel og andre af chaufførens funktioner, kontakt med passagerer samt særlige aspekter ved befordring af visse typer passagerer (handicappede, børn).

[1] Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer (EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56).

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 belæsningstilstand og vejens længdeprofil, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt.

2. **Anvendelse af reglerne**

Alle kørekort

2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og reglerne.

Specifikke arbejdstidsregler for transport; forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 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.

Kørekort til kategori C, C+E, C1 og C1+E

2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet.

Transporttilladelser, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af dokumenter, der giver en kontrakt konkret form, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til CMR-konventionen, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.

Kørekort til kategori D, D+E, D1 og D1+E

2.3. Mål: at kende reglerne for passagerbefordring.

Transport af særlige grupper, sikkerhedsudstyr om bord på bussen, sikkerhedsseler og lastning af køretøjet.

3. **Sundhed, færdselssikkerhed og miljøsikkerhed, service og logistik**

Alle kørekort

3.1. Mål: at være opmærksom på farer i trafikken og arbejdsulykker.

Arbejdsulykkestyper på transportområdet, statistikker for færdselsulykker, indblanding af store køretøjer samt menneskelige, materielle og økonomiske følger.

3.2. Mål: at kunne forebygge menneskesmugling.

Menneskesmugling og illegal immigration: generel information, følger for chaufføren, forebyggende foranstaltninger, checkliste samt lovgivning om transportvirksomhedens ansvar.

3.3. Mål: at kunne forebygge fysiske risici.

Ergonomi: farlige bevægelser og stillinger, fysisk kondition, øvelser i håndtering af gods samt personlige værnemidler.

3.4. Mål: at være bevidst om betydningen af fysisk og psykisk egnethed.

Principperne om sunde og afbalancerede spisevaner, virkninger af alkohol, medicin og andre stoffer, der kan ændre adfærden, symptomer på træthed og stress og disses årsager og virkninger samt den grundlæggende betydning af skift mellem arbejde og hvile.

3.5. Mål: at kunne vurdere nødsituationer.

Adfærd i nødsituationer: vurdere situationen, undgå forværring af en ulykke, tilkalde hjælp, hjælpe tilskadekomne og yde førstehjælp, reaktion ved brand, evakuering af personer i tunge erhvervskøretøjer og buspassagerer, sørge for alle passagerers sikkerhed, reaktion i tilfælde af aggression; grundprincipperne for udfyldelse af fælles skadeanmeldelse.

3.6. Mål: at kunne tilpasse sin optræden på en måde, der bidrager til at højne en servicevirksomheds image.

Chaufførens optræden og image: betydningen for virksomheden af kvaliteten af den ydelse, chaufføren leverer, chaufførens forskellige roller, forskellige personer, som chaufføren kommer i kontakt med, vedligeholdelse af køretøjet, tilrettelæggelse af arbejdet, kommercielle og finansielle følger af tvister.

Kørekort til kategori C, C+E, C1 og C1+E

3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen.

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 mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.).

Kørekort til kategori D, D+E, D1 og D1+E

3.8. Mål: at kende den økonomiske kontekst for personbefordring ad vej og markedsorganisationen.

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

AFDELING 2

Obligatoriske grundlæggende kvalifikationer, jf. artikel 3, stk. 1, litra a)

2.1. Grundlæggende kvalifikationer: 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 tyve individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøvekøretøjer i direktiv 91/439/EØF.

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.

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.

2.2. Grundlæggende kvalifikationer: en ordning med kun prøver

Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, tilrettelægger teoretiske og praktiske prøver, jf. nedenfor, for at efterprøve, om chaufførerne har de nødvendige kundskaber, der kræves i afdeling 1 med hensyn til samtlige mål og emner.

a) Den teoretiske prøve består af mindst to delprøver:

i) spørgsmål, enten multiple choice-spørgsmål eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele

ii) case studies.

Den teoretiske prøve skal mindst strække sig over fire timer.

b) Den praktiske prøve består af to delprøver:

i) en køreprøve, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed. Denne prøve foretages om muligt på veje uden for bymæssig bebyggelse, gennemkørselsveje og motorveje (eller lignende) samt på alle former for kørselsveje i byer, som skal repræsentere de forskellige typer vanskeligheder, som en chauffør kan forventes at komme ud for. Prøven skal helst afvikles under forskellige grader af trafiktæthed. Under kørslen skal tiden udnyttes bedst muligt til at bedømme chaufføren i alle de typer kørselsområder, som han kan forventes at komme ud for. Prøven skal mindst vare 90 minutter

ii) en praktisk prøve, som mindst skal vedrøre punkt 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 og 3.5.

Prøven skal mindst vare 30 minutter.

De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøvekøretøjer i direktiv 91/439/EØF.

Den praktiske prøve kan suppleres med en tredje delprøve, som afholdes på et særligt område eller i en avanceret simulator for at bedømme chaufførens evne til rationel kørsel 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.

Varigheden af denne ikke-obligatoriske delprøve er ikke fastsat. Hvis chaufføren består denne delprøve, kan dens varighed trækkes fra de 90 minutter, som er afsat til delprøven i nr. i), dog således at der ikke fratrækkes mere end 30 minutter.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, handler den teoretiske prøve udelukkende om de emner i afdeling 1, der vedrører de køretøjer, som det nye grundlæggende kvalifikationskursus tager sigte på. Disse chauffører skal dog aflægge hele den praktiske prøve.

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 prøvekøretøjer i direktiv 91/439/EØF.

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.

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 7 timer.

AFDELING 5

Godkendelse af de grundlæggende kvalifikationskurser og af efteruddannelsen

5.1. De uddannelsescentre, som er involveret i de grundlæggende kvalifikationskurser og efteruddannelsen, godkendes af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter med følgende oplysninger:

5.1.1. et passende kvalifikations- og uddannelsesprogram med angivelse af, hvilke fag der undervises i, en undervisningsplan, og hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt

5.1.2. undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder

5.1.3. oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og køretøjspark

5.1.4. betingelser for deltagelse i undervisningen (antal deltagere).

5.2. Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse på følgende vilkår:

5.2.1. Uddannelsen skal gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen.

5.2.2. Den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver.

5.2.3. Godkendelsen skal kunne inddrages varigt eller midlertidigt, hvis betingelserne ikke opfyldes.

Det godkendte uddannelsescenter skal garantere, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskrav og tager hensyn til den. Underviserne skal som led i en specifik udvælgelsesprocedure dokumentere, at de er i besiddelse af undervisningskundskaber og pædagogisk viden. Med hensyn til den praktiske del af uddannelsen skal underviserne dokumentere, at de har erfaring som erhvervschauffører eller tilsvarende kørselserfaring, f.eks. som kørelærer til tunge erhvervskøretøjer.

Undervisningsprogrammet skal udformes som anført i godkendelsen med udgangspunkt i emnerne i afdeling 1.

BILAG II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

1. De fysiske egenskaber ved EF-modellen for chaufføruddannelsesbevis skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

   Verifikationsmetoderne for chaufføruddannelsesbevis med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

2. Beviset har to sider:

   Forside:

   a) betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog

   b) angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat er valgfrit

   c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B:	Belgien	L:	Luxembourg
DK:	Danmark	NL:	Nederlandene
D:	Tyskland	A:	Østrig
GR:	Grækenland	P:	Portugal
E:	Spanien	FIN:	Finland
F:	Frankrig	S:	Sverige
IRL:	Irland	UK:	Det Forenede Kongerige
I:	Italien		

   d) bevisets specifikke oplysninger nummereret således:

      1. indehaverens efternavn

      2. indehaverens fornavn(e)

      3. indehaverens fødselsdato og fødested

      4. a) udstedelsesdato

         b) udløbsdato

         c) angivelse af den myndighed, der udsteder beviset (kan trykkes på bagsiden)

         d) et andet nummer end kørekortsnummeret, der tjener administrative hensyn (valgfrit)

      5. a) kørekortets nummer

         b) bevisets løbenummer

      6. foto af indehaveren

      7. indehaverens underskrift

      8. bopæl eller postadresse (valgfrit)

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

e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« på de øvrige fællesskabssprog trykt i blåt på en sådan måde, at det udgør bevisets baggrund:

tarjeta de cualificación del conductor

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione e formazione del conducente

kwalificatiekaart bestuurder

carta de qualificação de motorista

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

f) farveangivelse:

— blå: Pantone Reflex blue

— gul: Pantone yellow.

Bagside:

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

10. den fællesskabskode, der er omhandlet i artikel 10 i dette direktiv

11. plads til, at den udstedende medlemsstat kan påføre beviset påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører trafiksikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen.

b) en forklaring på de nummererede rubrikker på bevisets for- og bagside (mindst rubrik 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) og 10).

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, udarbejder den en tosproget udgave af beviset med et af nævnte sprog, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

3. Sikkerhed, herunder databeskyttelse

Bevisets forskellige elementer skal udelukke risiko for forfalskning eller manipulation og afsløre forsøg herpå.

Medlemsstaten drager omsorg for, at bevisets sikkerhedsniveau mindst svarer til kørekortets sikkerhedsniveau.

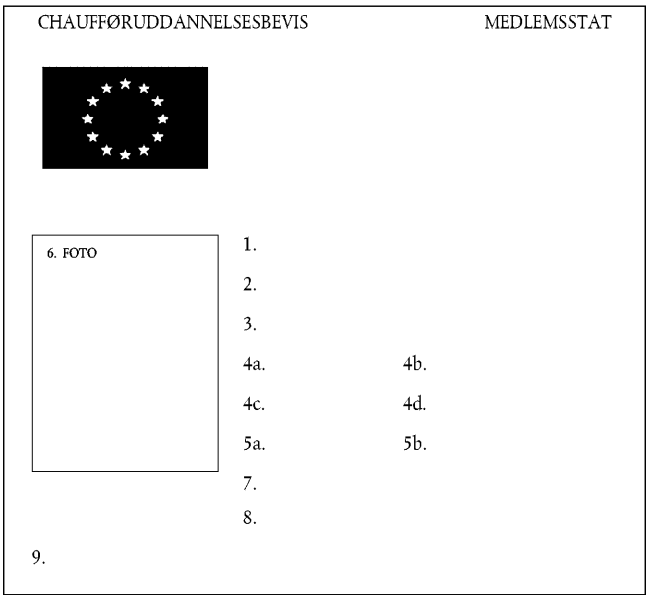
4. Særlige bestemmelser

Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen tilføje farver eller mærkning, som f.eks. stregkoder, nationale symboler og sikkerhedsfeatures, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

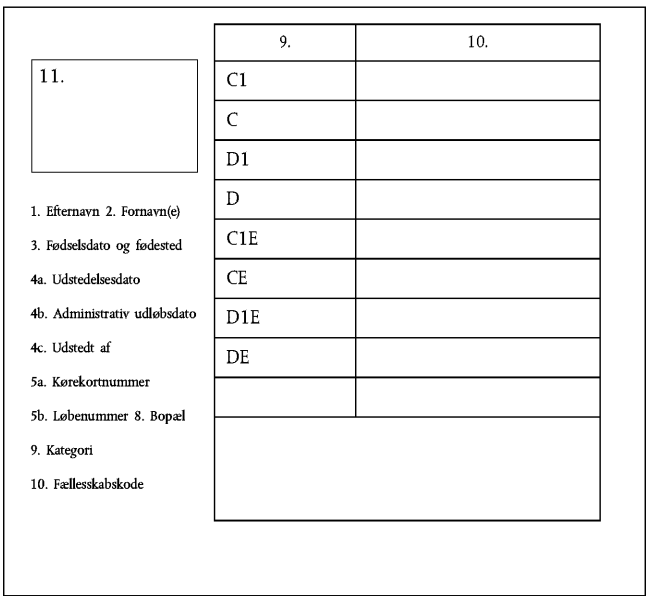
Af hensyn til den gensidige anerkendelse af beviserne må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede findes i læsbar form på chaufføruddannelsesbeviset, eller som er nødvendige for proceduren ved udstedelse af beviset.

EF-MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

Forsiden



Bagsiden



RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Under henvisning til artikel 71 i EF-traktaten og inden for rammerne af den fælles beslutningsprocedure, jf. artikel 251 i EF-traktaten, vedtog Rådet sin fælles holdning til et udkast til direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad vej den 5. december 2002.

Rådet har ved fastlæggelsen af sin holdning taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 17. januar 2002 [1] og Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 11. juli 2001 [2]. Regionsudvalget har givet afkald på sin ret til at afgive udtalelse [3].

Formålet med udkastet til direktiv er at indføre obligatorisk grund-, efter- og videreuddannelse for erhvervschauffører. I henhold til eksisterende fællesskabsret skal kun visse kategorier af chauffører, svarende til et forholdsvis lille antal chauffører, være i besiddelse af et anerkendt kvalifikationsbevis i henhold til reglerne om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport. På den anden side er der kun fastsat en obligatorisk chaufføruddannelse i nogle få medlemsstater. Generelt udøver langt de fleste erhvervschauffører for tiden deres erhverv alene på grundlag af kørekort.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet godkender helt formålet med og principperne i Kommissionens forslag. Rådet går ind for, at der indføres en ordning med obligatorisk grund-, efter- og videreuddannelse for erhvervschauffører. Rådet mener på baggrund af den nuværende situation i medlemsstaterne på den ene side og både anvendelsesområdet (de omfattede kategorier af chauffører) for udkastet til direktiv og arten af kvalifikation og uddannelse, der er omhandlet i dette, på den anden side, at en sådan ordning vil være en betydelig gevinst. Den vil gøre det muligt for chauffører i højere grad at imødekomme kravene fra deres erhvervsmiljø. Som en konsekvens og bortset fra tjenesteydelsens kvalitet vil færdselssikkerhedsniveauet og chaufførens egen sikkerhed blive øget. Den vil også bidrage til en harmonisering af chaufførernes sociale forhold og deres beskæftigelsesvilkår. Endelig bør denne uddannelsesordning også gøre chaufførerhvervet mere attraktivt for unge i en situation, hvor der er mangel på chauffører på arbejdsmarkedet.

Rådet fandt, at det ligeledes er vigtigt at udforme gennemførelsesmekanismerne for udkastet til direktiv, samtidig med at der tages hensyn til medlemsstaternes særlige forhold med hensyn til, om der eventuelt findes uddannelsesordninger i medlemsstaterne, som har vist sig at være værdifulde, og mere generelt, hvordan transportsektoren fungerer i de enkelte medlemsstater. Det har imidlertid altid været meningen, at de grundlæggende principper i Kommissionens forslag med hensyn til kvaliteten og effektiviteten af den erhvervsuddannelse, der skal opnås, på ingen måde må bringes i fare. Denne tilgang har foranlediget Rådet til — i forhold til Kommissionens oprindelige forslag — at indføre en række undertiden væsentlige nye elementer i sin fælles holdning. Specielt kan medlemsstaterne ved fastlæggelsen af et system med kvalifikationskrav vælge mellem to muligheder: en mulighed omfatter både deltagelse i undervisning og prøver, den anden omfatter kun prøver.

Hovedelementerne i udkastet til direktiv er endvidere følgende:

Med hensyn til *anvendelsesområdet* finder udkastet til direktiv anvendelse på *alle chauffører, der udfører vejtransport inden for Fællesskabet* med køretøjer, hvortil der kræves et kørekort (eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent) til kategorierne C1, C1+E, C eller C+E og D1, D1+E, D eller D+E (som defineret i direktiv 91/439/EØF). Statsborgere i en medlemsstat samt tredjelandsstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat, er omfattet af direktivets anvendelsesområde.

---

[1] EFT C 271 E af 7.11.2002, s. 381.

[2] EFT C 260 af 17.9.2001, s. 90.

[3] Skrivelse af 15. oktober 2001.

Kørsel er underlagt krav om *grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse*. Som tidligere nævnt er der således i Rådets fælles holdning fastsat et dobbelt system med hensyn til grundlæggende kvalifikationer. Medlemsstaten kan vælge, om den vil fastsætte, at opnåelse af disse grundlæggende kvalifikationer omfatter enten deltagelse i obligatorisk undervisning og en bestået prøve eller kun en bestået prøve. Endvidere kan medlemsstaterne på visse betingelser fastsætte et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus. I så fald kan chaufføren følge et »intensivt obligatorisk grundlæggende uddannelseskursus«, der indebærer kurser af kortere varighed, men hvor deltagelse er obligatorisk.

En første efteruddannelse bør gennemføres senest fem år efter datoen for udstedelse af certifikatet for den grundlæggende uddannelse eller inden for den frist, der er fastsat for visse chaufførers ret til at gøre deres erhvervede rettigheder gældende. Efter den første efteruddannelse bør chaufføren følge en efteruddannelse hvert femte år. I henhold til hævdvundne rettigheder er chauffører, som er i besiddelse af et relevant kørekort, der er udstedt ikke senere end to eller tre år — afhængig af hvilken type kørekort — efter sidste frist for dette direktivudkasts gennemførelse i national lovgivning, fritaget for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus.

Efter Kommissionens forslag skal udstedelsen af uddannelsesbeviset(erne) til chaufføren anføres med en fællesskabskode på kørekortet. Eftersom den hyppighed, hvormed chaufførens kørekort fornys, kan variere fra medlemsstat til medlemsstat, foreslår Rådet imidlertid nu som et alternativ til anførelsen på kørekortet, at denne attestering (med hensyn til at være i besiddelse af et »certifikat vedrørende faglig dygtighed«) kan anføres på et nyt »chaufføruddannelsesbevis«. Herved undgås en situation, hvor de perioder og frister, hvorved chaufføren skal opfylde de (grundlæggende) kvalifikations- og (efter)uddannelseskrav, nødvendigvis falder sammen med den periodiske fornyelse af kørekortet. Begge muligheder er baseret på princippet om medlemsstaternes gensidige anerkendelse.

Yderligere ændringer i Rådets fælles holdning vedrører bl.a. terminologien og definitioner, tilføjelse af undtagelser fra anvendelsesområdet for køretøjer, der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver, og for køretøjer, der benyttes til køretimer, den krævede minimumsalder for chauffører, datoer for gennemførelse og ikrafttræden samt de tilsvarende datoer for ophævelse af direktiv 76/914/EØF og de relevante artikler i forordning (EØF) nr. 3820/85.

III. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Rådet konstaterede efter gennemgangen af Europa-Parlamentets ændringsforslag under førstebehandlingen, at langt de fleste ændringer med hensyn til mål og ånd er meget lig de tilsvarende bestemmelser i Rådets fælles holdning. Det kunne således ikke acceptere de fleste af disse ændringer i deres udformning (med undtagelse af ændring 15) — bl.a. på grund af den forskellige tilgang til nogle af de grundlæggende aspekter (f.eks. det dobbelte system for den grundlæggende uddannelse), men Rådet er af den opfattelse, at teksten til den fælles holdning generelt sikrer, at det mål, der søges opnået ved disse specifikke ændringer, er nået. Det er navnlig tilfældet for ændring 1, 3, 4, 6 (delvis), 7, 8, 9, 11, 12 (delvis), 14, 16, 17, 18, 20, 21, 24 og 43.