



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för
förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om
körkort**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I direktiv 2003/59/EG (nedan kallat *direktivet*) fastställs kraven på grundläggande kompetens och fortbildning för yrkesförare av lastbilar och bussar, vilket förbättrar säkerheten på de europeiska vägarna.

Syftet med direktivet är att höja standarderna bland nya förare och att upprätthålla och förbättra yrkeskompetensen hos befintliga lastbils- och bussförare i hela EU. Direktivet syftar särskilt till att öka förarnas medvetenhet om risker i syfte att minska riskerna och öka trafiksäkerheten. Dessutom föreskrivs standarder i direktivet om yrkeskompetens för att garantera rättvis konkurrens i hela EU.

Medlemsstaterna har getts stor flexibilitet i fråga om hur de ska genomföra direktivet, till exempel om det specifika innehållet i förarutbildning och om administrativa förfaranden och strukturen i utbildningssystemet.

I juli 2012 offentliggjorde kommissionen en rapport om genomförandet av direktivet, där den identifierade flera brister. Efterhandsutvärderingen av direktivet, inbegripet samråd med berörda parter, avslutades i oktober 2014.

Utvärderingen visade att direktivet hade genomförts utan större problem. Det har förbättrat arbetskraftens rörlighet och bidragit till fri rörlighet för förare. Utvärderingen bekräftade också att direktivet på ett effektivt sätt hade bidragit till dess huvudmål, nämligen trafiksäkerhet.

I utvärderingen fastställdes också problem som försämrar effektiviteten hos och konsekvensen i den rättsliga ramen och som undergräver de ursprungliga målen i direktivet. Dessa brister beskrivs i avsnitt 3.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta direktiv utgör en integrerad del av EU:s lagstiftning om yrkesförare av lastbilar och bussar. Det är också nära kopplat till trafiksäkerhet och existerar parallellt med annan EU-lagstiftning, som direktivet om körkort¹, direktivet om transport av farligt gods² och bestämmelser om kör- och viloperioder³. Det fungerar också parallellt med EU:s lagstiftning om marknadstillträde.

Vid utvärderingen identifierades flera specifika frågor rörande förenlighet med annan EU-lagstiftning. I detta sammanhang är målet att säkerställa förenlighet i EU:s lagstiftning.

Ett förtydligande av det ömsesidiga erkännandet av förartillstånd i den mening som avses i direktivet skulle förbättra direktivets interna överensstämmelse mellan bestämmelserna om utbildningsort och de administrativa förfarandena för ömsesidigt erkännande. Det skulle dessutom öka förenligheten med förordning 1072/2009 genom att säkerställa ömsesidigt erkännande av utbildning av yrkesförare, samtidigt som man tar hänsyn till resultaten från den senaste utvärderingen av den förordningen.

Alla politiska alternativ bidrar till bättre utbildning och därmed till ökad trafiksäkerhet. Detta är förenligt med målen i direktivet, i vitboken om transporter från 2011 och i meddelandet från 2010 ”Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet

¹ Direktiv 2006/126/EG om körkort.

² Direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

³ Förordning (EEG) nr 561/2006 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.

2011–2020 ”, i synnerhet målet att avsevärt minska antalet olyckor och skador och att halvera antalet dödsolyckor under denna period. Ett av huvudmålen i meddelandet är att förbättra trafikanters utbildning och träning efter körkortsprov.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Genom vitboken om framtidens transportpolitik främjas miljömässig hållbarhet genom bokens mål att minska koldioxidutsläppen från transporter med 60 % till 2050. Ökad tonvikt på utbildning i bränslesnålare körning för yrkesförare kommer att minska koldioxidutsläppen och bränslekostnaderna.

Initiativet är förenligt med den nuvarande kommissionens prioritering att främja sysselsättning och tillväxt. Moderniserade bestämmelser om utbildning bidrar till målen för smart tillväxt med en ekonomi baserad på kunskap och innovation, där livslångt lärande och förmåga att anpassa sig till tekniska innovationer spelar en viktig roll, liksom även hållbar tillväxt genom att man främjar en mer resurseffektiv, grönare och mer konkurrenskraftig ekonomi och tillväxt för alla genom att gynna en ekonomi med hög sysselsättning. Förbättrat ömsesidigt erkännande av utbildning av förare är förenligt med förbättring av den inre marknaden, i synnerhet när det gäller arbetskraftens rörlighet.

Att uppmuntra användningen av IKT-verktyg är förenligt med politiken inom ramen för strategin för den digitala inre marknaden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för direktivet om utbildning av yrkesförare (2003/59/EG) och för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)⁴ (f.d. artikel 71 i EG-fördraget). Denna artikel utgör den rättsliga grunden för att anta EU-lagstiftning för att förbättra transportsäkerheten, även trafiksäkerheten.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. EU kan endast lagstifta i den mån fördragen medger det med vederbörlig hänsyn tagen till principerna om nödvändighet, subsidiaritet och proportionalitet⁵.

Omkring 33 % av alla transporter i EU utförda av tunga godsfordon sker mellan medlemsstater. Omkring 8 % av dessa gränsöverskridande transporter i EU utförs av bussar och turistbussar. Dessa siffror har ökat under de senaste åren.

Problem med ömsesidigt erkännande av fortbildning som genomgått i en annan medlemsstat kan inte åtgärdas på ett effektivt sätt av enskilda medlemsstater som agerar på egen hand. Även om utfärdande av yrkeskompetensbevis, vilket redan föreskrivs i direktivet, skulle lösa situationen, är det frivilligt enligt den nuvarande lagstiftningen. Åtta medlemsstater har valt att inte använda denna möjlighet, trots de ansträngningar som gjorts inom kommittén för bevis om yrkesmässig kompetens (nedan kallat *yrkeskompetensbevis*) för att lösa frågan genom icke-lagstiftande åtgärder. Det är alltså nödvändigt med EU-lagstiftningsåtgärder för att se till att administrativa förfaranden i medlemsstaterna möjliggör ömsesidigt erkännande

⁴ Konsoliderad version av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUT C 83, s. 47.

⁵ Konsoliderad version av fördraget om Europeiska unionen, EUT C 115, s.13, artikel 5.3 och 5.4.

av utbildning inom EU. Eventuella bilaterala avtal mellan vissa medlemsstater kan inte på ett effektivt sätt säkerställa ömsesidigt erkännande i EU.

Olika tolkningar av direktivet och olika metoder i medlemsstaterna försämrar den inre marknadens funktion. Försök som gjorts för att anpassa förståelse och tillämpning i medlemsstaterna genom icke-lagstiftningsåtgärder, t.ex. att utfärda riktlinjer eller diskussioner i kommittén för yrkeskompetensbevis, har inte gett tillräckliga resultat. Enbart gemensamma EU-bestämmelser kan skapa rättvisa konkurrensvillkor för vägtransportföretagen, samtidigt som man säkerställer en lägsta nivå av trafiksäkerhet.

Och eftersom det dessutom i EU-lagstiftningen krävs särskild utbildning om farligt gods, medvetenhet om funktionsnedsättningar och djurskydd, är det EU:s uppgift att skapa klarhet angående rättsläget och säkerställa samstämmighet mellan de olika instrumenten i EU-lagstiftningen.

När det gäller fortbildning har en del medlemsstater avvikit från säkerhetsmålen genom att tillåta att samma kursmodul tas flera gånger eller att det erbjuds en fullständig utbildning som inte täcker säkerhetsfrågor. Även om det är och bör förbli i första hand medlemsstaternas ansvar att anpassa utbildningen till nationella behov och prioriteringar, är det EU:s uppgift att se till att miniminivån på utbildningens innehåll överensstämmer med de övergripande politiska målen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Såsom anges i punkt 7 i konsekvensbedömningen hanteras de identifierade problemen bäst på EU-nivå i form av ett ändrat direktiv som klargör vissa frågor och innehåller minimikrav som är bättre harmoniserade, samtidigt som det erbjuder medlemsstaterna en viss flexibilitet.

Ett ändrat direktiv är en åtgärd som är proportionerlig, eftersom det skulle möjliggöra ytterligare harmonisering av utbildningskraven för att lösa några av frågorna, samtidigt som det ger flexibilitet för medlemsstaterna att anpassa genomförandet av delar av utbildningen till deras ekonomiska resurser och sociala förhållanden och till de särskilda behoven och särdragen i vägtransportsektorn.

Ett EU-direktiv skulle se till att lämpliga minimikrav i fråga om utbildning tillämpas och att utbildningen erkänns i hela EU.

- **Val av instrument**

Med tanke på det begränsade antalet ändringar som föreslagits, och med beaktande av att den ursprungliga rättsakten är ett direktiv, anses detta vara det lämpligaste instrumentet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Utvärderingen visade att direktivet har genomförts utan större problem i medlemsstaterna. Det har förbättrat arbetskraftens rörlighet och bidrar till att garantera fri rörlighet för förare. Utvärderingen bekräftade vidare att direktivet tillsammans med den lagstiftning som nämns ovan på ett effektivt sätt bidrar till dess huvudmål att säkerställa trafiksäkerhet.

Samtidigt som efterhandsutvärderingen visade att direktivet generellt sett hade haft en gynnsam inverkan på sektorn, så visade den också att det fanns brister som låg i vägen för den rättsliga ramens effektivitet och samstämmighet och som underminerade direktivets mål.

De viktigaste bristerna som konstaterades var följande:

- (1) Svårigheter för förare att få erkännande av utbildning som helt eller delvis genomgått i en annan medlemsstat.
- (2) Innehållet i utbildningen är endast delvis relevant för förarnas behov.
- (3) Svårigheter och rättslig osäkerhet när det gäller tolkningen av undantagen.
- (4) Inkonsekvenser i fråga om krav på minimiålder mellan direktivet om utbildning av yrkesförare (2003/59/EG) och direktivet om körkort (2006/126/EG), tvetydighet i fråga om möjligheten att kombinera utbildning av yrkesförare med andra utbildningar som krävs enligt EU-lagstiftning (t.ex. utbildning om farligt gods, passagerares rättigheter och djurskydd) och bristen på tydlighet när det gäller användning av IKT i utbildning (t.ex. e-lärande/blandat lärande).

Förslaget syftar till att ta itu med de brister som konstaterats.

- **Samråd med berörda parter**

Innan förslaget utarbetades skedde samråd med berörda parter genomfördes för att man skulle samla in så många kommentarer och förslag som möjligt från enskilda och organ. Detta förfarande uppfyller de miniminormer för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Samrådsförfarandet omfattade två typer av åtgärder – insamling av åsikter och datainsamling. Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

När det gäller det **öppna samrådet**, skedde ett internetbaserat offentligt samråd mellan den 17 juli och den 25 oktober 2013. Kommissionen tog emot 395 bidrag, varav 203 svarade som privatpersoner och 192 svarade för institutioners eller intresseorganisationers räkning. 58 av de svarande är registrerade i Europaparlamentets och Europeiska kommissionens öppenhetsregister.

Deltagare betonade vikten av pågående EU-åtgärder i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare. De berörda parterna ansåg att direktivet inte bidrog tillräckligt till att uppnå dess mål, dvs. ökad trafiksäkerhet, kompetensutveckling för yrkesförare, rörlighet för förare och skapandet av lika villkor för förare och företag. De var dock oense om de konkreta åtgärder som behövs för att ta itu med dessa problem.

Samrådsdokumentet, de bidrag som inkom, en sammanfattning av bidragen och rapporten om konferensen för berörda parter den 6 mars 2014 finns på webbplatsen för enheten för trafiksäkerhet inom GD Transport och rörlighet och på webbplatsen ”Din röst i Europa”⁶.

Det **riktade samrådet** omfattade följande delar:

- Kommissionen presenterade initiativet inom ramen för den sociala dialogen med arbetsmarknadens parter på vägtransportområdet den 24 juni 2013 och på

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

stadstrafikområdet den 25 september 2013⁷. De viktigaste resultaten av det offentliga samrådet lades fram på nytt för arbetsmarknadens parter på vägtransportområdet den 25 april 2014. De viktigaste frågorna som tas upp i förslaget lades fram för arbetsmarknadens parter den 19 november 2014. Vid det tillfället uttryckte arbetsmarknadens parter sitt stöd för lagstiftning på EU-nivå på området och hade inga invändningar mot de mål som kommissionen föreslagit.

- Den 6 mars 2014 hölls en offentlig utfrågning med berörda parter i Bryssel med deltagande från cirka 100 organisationer som representerade godstransportföretag, persontransportföretag, anställda, utbildningsanordnare och nationella myndigheter. Vid utfrågningen bekräftades resultaten av det öppna offentliga samrådet (se ovan). En rapport från utfrågningen finns på webbplatsen för enheten för trafiksäkerhet vid GD Transport och rörlighet.
- Den 23 januari 2014 anordnade kommissionen en informell workshop med medlemsstaterna för att diskutera krav på minimiålder och utformningen av utbildningen inom ramen för en eventuell översyn av direktivet. Vid mötet i kommittén för yrkeskompetensbevis den 23 oktober 2014 ägnades den sista delen av mötet åt en informell diskussion med medlemsstaterna om hur man kan förbättra det ömsesidiga erkännandet. Kommittén för yrkeskompetensbevis samlades på nytt den 9 oktober 2015, då den pågående översynen av direktivet diskuterades. När det gäller ömsesidigt erkännande av fortbildning, uttryckte deltagarna oro för att medlemsstaterna tillämpar olika praxis och såg generellt ett behov av ett harmoniserat tillvägagångssätt. Man betonade vikten av att hålla direktivet uppdaterat när det gäller tekniska framsteg, liksom behovet av större klarhet i fråga om vissa aspekter, t.ex. e-lärande.
- I december 2013 skickades ett frågeformulär till myndigheter i medlemsstaterna inom ramen för stödundersökningen för att man skulle få detaljerad information om direktivets genomförande. Frågeformulären distribuerades till medlemmarna i kommittén för yrkeskompetensbevis i GD Transport och rörlighet. I april 2014 sändes en uppföljande begäran för att samla in ytterligare kvantitativa uppgifter om särskilda frågor som rör direktivet.

Uppdragstagaren har tillsammans med Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) utarbetat ett frågeformulär om eventuella hinder för den fria rörligheten för förare. Detta frågeformulär överlämnades i april 2014 till de EU-medlemsstater som är medlemmar i ETF.

Riktade intervjuer utfördes inom ramen för stödundersökningen för att komplettera de uppgifter som erhållits med användning av andra metoder, undersöka vissa specifika frågor, stärka resultaten eller eftersträva förtydliganden av svaren från berörda parter i frågeformulären. Intervjuer hölls med ett antal berörda parter, allt från offentliga organisationer till relevanta transportorganisationer.

Resultaten av samrådet visade på en allmän enighet om behovet av att förbättra genomförandet av direktivet utan väsentliga ändringar av dess innehåll. Det fanns stöd för en kostnadseffektiv lösning på problemet med ömsesidigt erkännande, men uppfattningarna om de mest lämpliga åtgärderna för att uppnå det gick isär. De berörda parterna var också överens

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

om att utbildningen skulle kunna anpassas bättre till förarbehoven. Sårbara trafikanter ansågs av vissa berörda parter vara en av prioriteringarna för trafiksäkerhetsdelen i utbildningen. Förtydligandet av undantagen och dess anpassning i direktivet om yrkeskompetensbevis och arbetstidsregler välkomnades i allmänhet, men inte en ändring av dess tillämpningsområde. När det gäller minimiålder har de berörda parterna olika uppfattning; industrin och medlemsstaterna stödde generellt sett den föreslagna ändringen. Möjligheten att använda IKT-verktyg eller att kombinera obligatorisk utbildning välkomnades i allmänhet också.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern uppdragstagare bistod med en rapport om utvärderingen i efterhand och en stödundersökning i fråga om konsekvensbedömningen⁸ som slutfördes i oktober 2014.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, som har fått ett positivt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll.

Med hänsyn till den självständiga karaktären hos de tre största problem som ringats in, övervägs i konsekvensbedömningen tre politiska alternativ i fråga om tre huvudsakliga områden: Ömsesidigt erkännande av utbildning och rättslig klarhet och enhetlighet.

Den rekommenderade lösningen för att säkerställa ömsesidigt erkännande innebär att man utfärdar yrkeskompetensbevis för utländska förare. Denna lösning jämfördes med möjligheten att erkänna utbildning via nätverket för utbyte av information om körkort (Resper) eller ett erkänt intyg.

Den rekommenderade lösningen i fråga om utbildningens innehåll är att förstärka de delar av utbildningen som rör trafiksäkerhet och bränsleeffektivitet och klargöra att det är möjligt att använda e-lärande och blandat lärande i kurserna. I fråga om rättslig klarhet och enhetlighet är den rekommenderade lösningen att klargöra vilken undre åldersgräns som gäller, undantagens tillämpningsområde samt att informera nationella myndigheter om att utbildningen kan kombineras med andra kurser som krävs enligt EU-lagstiftning. Alla politiska åtgärder jämfördes med ett referensscenario.

Det rekommenderade alternativet korregerar det redan befintliga problemet med ömsesidigt erkännande, vilket skulle kunna påverka omkring 46 700 förare (2016). Med tanke på utbildningens återkommande natur under de kommande 15 åren, skulle det totala antalet sådana fall kunna uppgå till 100 000. Att stärka utbildningens innehåll förbättrar både trafiksäkerheten och bränsleeffektiviteten. På grund av att direktivet är ett komplement till flera faktorer som påverkar trafiksäkerheten och bränsleeffektiviteten, är de förväntade verkningarna ganska begränsade. Det rekommenderade alternativet leder till en konsekvent tillämpning av undantag och minimiålder för tillträde till yrket, vilket, som branschen redan påpekat, skulle kunna motverka en tilltagande brist på nya förare.

Förslaget är i linje med det alternativ som rekommenderas i konsekvensbedömningen.

⁸ Rapport om utvärdering i efterhand: 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

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslagets syftar till att uppnå följande mål i fråga om ändamålsenlighet och resultat: Genom smidigare administrativa förfaranden för ömsesidigt erkännande, skulle administrativa kostnader för företag och förvaltningar kunna minskas. En översyn skulle göra det möjligt att till lägsta möjliga kostnad lösa de frågor som rör ömsesidigt erkännande. Kostnaderna beräknas uppgå till 6,3 miljoner euro för perioden 2018–2030. Förändringen kommer att ge fördelar för industrin i form av kostnadsbesparingar, som under perioden 2018–2030 skulle uppgå till 2,3 miljoner euro och 6,7 miljoner euro för företag respektive förare. Dessutom kommer det att effektivisera utbildningssystemet genom att innehållet i grundutbildning och fortbildning ses över för att ytterligare förbättra säkerheten och ge fler miljöfördelar. Detta kommer att minska övergångskostnaderna (totalt 14,1 miljoner euro för 2018–2030) som kan hänföras till ändringen av innehållet.

En stor andel av transportföretagen är mikroföretag eller små och medelstora företag. Av företagen inom sektorn har 65–95 % färre än tio anställda. Direktivet undantar inte mikroföretag och små och medelstora företag från sitt tillämpningsområde och de kommer att beröras, främst genom en förenkling av förfarandet för ömsesidigt erkännande, ändring av utbildningsinnehållet och en mer konsekvent tillämpning av undantag.

- **Grundläggande rättigheter**

Inga absoluta rättigheter ska påverkas och inga icke-absoluta rättigheter enligt stadgan om de grundläggande rättigheterna kommer att begränsas av de politiska målen. Det allmänna politiska målet är att förbättra genomförandet av de grundläggande rättigheterna i stadgan inom EU-lagstiftningen, eftersom ett av nyckelmålen för direktivet är att förbättra säkerheten för transportarbetare.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Det är viktigt att övervaka åtgärderna för att säkerställa att de allmänna och särskilda målen uppnås på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Kommissionen har därför utarbetat en förteckning över indikatorer som kommer att bidra till att ytterligare utvärdera direktivet.

Kommissionen kommer även i fortsättningen att hålla täta kontakter med medlemsstaterna och med berörda parter för att övervaka effekterna av de nya kraven på kvalifikationer och utbildningen. Kommittén för yrkeskompetensbevis är ett utmärkt forum för informationsutbyte mellan medlemsstaterna. Kommissionen kommer också att hålla kontakt med arbetsmarknadens parter. Kommittén för den sociala dialogen inom sektorn kan användas för informationsutbyte med arbetsmarknadens parter.

Kommissionen kommer att utföra en detaljerad bedömning av införlivande efter utgången av den tidsfrist som föreskrivs i detta direktiv.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde, det faktum att det endast ändrar direktiv 2003/59/EG och direktiv 2006/126/EG, som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att begära förklarande dokument.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Utöver vissa smärre språkliga och redaktionella ändringar, samt uppdateringar av hänvisningen till annan EU-lagstiftning, är de viktigaste inslagen i förslaget följande:

Artikel 2 i direktiv 2003/59/EG – Undantag

Lydelsen i undantagen ska ändras så att de blir tydligare och överensstämmer med dem i förordning (EG) nr 561/2006, enligt följande:

2 b) Ändringen klargör att fordon inte kan användas för andra ändamål än det som de har tilldelats enligt vad som anges i undantaget. Detta innebär exempelvis att om en brandbil används som attraktion i en nöjespark är föraren inte undantagen. Att lägga till denna mening syftar även till att garantera överensstämmelse med liknande undantag i artikel 3 c i förordning (EG) nr 561/2006.

2 d) Ändringen klargör att fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd också omfattas av undantaget när de används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, vilket säkerställer förenlighet med artikel 3 d i förordning (EG) nr 561/2006.

2 e) Två förtydliganden görs: För det första att fordonen kan användas inte bara vid trafikskoleutbildning utan även vid uppkörning. För det andra, att undantaget endast gäller körning kopplad till utbildning och undervisning. Körningen kan alltså inte kombineras med kommersiella transporter. Detta är förenligt med liknande undantag enligt artiklarna 3 d och 13.1 g i förordning (EG) nr 561/2006.

2 f) Ändringen tydliggör att undantaget för icke-kommersiella transporter inte behöver vara för ”personligt bruk” av föraren (t.ex. icke-kommersiella transporter för välgörenhetsorganisationer eller andra ideella organisationer). Detta säkerställer överensstämmelse med liknande undantag enligt artiklarna 3 h och 13 i i förordning (EG) nr 561/2006.

2 g) Ordet ”maskiner” ska läggas till för att klargöra att även om fordonet transporterar maskiner som föraren använder i sitt arbete, ska föraren omfattas av undantaget. Detta säkerställer förenlighet med ett liknande undantag enligt artikel 3 aa i förordning (EG) nr 561/2006.

2 h) Detta undantag är avsett för företagare inom jordbruk, trädgårdsodling, jordbruk eller fiske, som undantagsvis transporterar sina produkter. Detta säkerställer förenlighet med ett liknande undantag enligt artikel 13.1 b i förordning (EG) nr 561/2006.

Artikel 7 i direktiv 2003/59/EG – Fortbildning

Ändringen beror på att den övergångsperiod som avses i artikel 4 har upphört och att alla innehavare av ett yrkeskompetensbevis sedan den 10 september 2016 måste följa bestämmelserna om fortbildning.

Genom den nya lydelsen säkerställs att fortbildningen omfattar minst ett ämne om trafiksäkerhet och att samma ämnen inte upprepas inom samma utbildning. Ändringen

innebär också att utbildningen är relevant för det arbete som utförs av den specifika föraren och att den är aktuell och relevant.

Artikel 10 i direktiv 2003/59/EG – Unionskod

Punkt 1 ändras så att det införs en hänvisning till harmoniserad kod 95 som fördes in i bilaga I till direktiv 2006/126/EG.

Texten ändras så att det säkerställs att alla innehavare av yrkeskompetensbevis får utfärdanden antingen med ömsesidigt erkänd kod 95 på körkortet, eller med ett ömsesidigt erkänt yrkeskompetensbevis. Härigenom tar man itu med svårigheter i fråga om ömsesidigt erkännande när en förare erhåller ett yrkeskompetensbevis i en medlemsstat som inte är förarens normala hemvist och som bara utfärdar kod 95 på körkort.

En hänvisning läggs till för att säkerställa ömsesidigt erkännande av det förartillstånd som avses i förordning (EU) nr 1072/2009, även i de fall den tillämpliga unionskoden saknas på förartillståndet.

Bilaga I till direktiv 2003/59/EG – Minimikrav i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare

Hänvisningen till beslut 85/368/EEG, som har upphävts, ersätts med en hänvisning till Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april (EUT C 111, 6.5.2008, s. 1) och den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande. Eftersom den bygger på en rekommendation ger den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande medlemsstaterna större flexibilitet.

Avsnitt 1 ska uppdateras för att

- bättre återspegla den senaste tekniken och de tekniska egenskaperna hos fordon och stärka inriktningen på bränsleeffektivt körsätt,
- stärka tryggt körsätt genom att låta förmågan att förutse, bedöma, utvärdera och anpassa sig till riskerna i trafiken ingå,
- innehålla hänvisningar till användningen av automatiska transmissionssystem, för att bättre återspegla den senaste tekniken och de tekniska egenskaperna hos fordon,
- låta transport av farligt gods, djurtransporter och ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar ingå i syfte att ge en mer fullständig förteckning över ämnen, med beaktande av de olika typerna av gods- och persontransporter på väg.

Avsnitt 2 ändras för att göra det möjligt för medlemsstaterna att använda IKT-verktyg för utbildning och ge dem möjlighet att kombinera direktivets utbildningsmål med andra former av utbildning som krävs enligt EU-lagstiftning.

Bilaga II till direktiv 2003/59/EG – Bestämmelser om Europeiska unionens modell för yrkeskompetensbevis för förare

Ändringen av bilaga II är begränsad till uppdateringar av hänvisningen till unionens modell för yrkeskompetensbevis och för att beakta hänvisningen till den harmoniserade unionskoden 95 som anges i direktivet.

Artikel 4 i direktiv 2006/126/EG – Kategorier, definitioner och åldersgränser

Syftet med detta ändringsförslag är att undanröja rättslig osäkerhet när det gäller den tillämpliga lägsta åldern för vissa fordonskategorier, och sörja för en harmoniserad, EU-övergripande tillämpning av åldersgränser.

Hänvisningar till direktiv 2003/59/EG utgår i artikel 4.4 e, g, i och k, och en ny punkt 7 ska läggas till i artikel 4 i direktiv 2006/126/EG med en tydlig hänvisning till när och under vilka förhållanden de lägre åldersgränser som fastställs i direktiv 2003/59/EG ska tillämpas.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011¹¹ presenterar kommissionen en ”nollvision” som innebär att unionen fram till 2050 borde uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken.
- (2) I sitt meddelande om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020¹² föreslog kommissionen att ytterligare halvera antalet dödsolyckor till 2020 med start från 2010. För att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter och skydd för sårbara trafikanter.
- (3) Efter en utvärdering av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG¹³ fann kommissionen vissa brister. De viktigaste bristerna som konstaterats var svårigheterna vid och den rättsliga osäkerheten i tolkningen av undantag, innehållet i utbildningen som konstaterades endast delvis uppfylla förarnas behov, svårigheter för förare att erhålla ömsesidigt erkännande av redan slutförd eller delvis slutförd utbildning som genomgåts i en annan medlemsstat, och slutligen

⁹ EUT C , , s. .

¹⁰ EUT C , , s. .

¹¹ Vitbok av den 28 mars 2011 – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig.

¹² Meddelandet Mot ett europeiskt område med trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM(2010) 389 slutlig).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

inkonsekvenser i fråga om krav på minimiålder mellan Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG¹⁴.

- (4) För att öka den rättsliga klarheten i direktiv 2003/59/EG bör alla hänvisningar till upphävda eller ersatta unionsakter tas bort eller ändras.
- (5) För att skapa säkerhet och enhetlighet med övriga unionsrättsakter, bör vissa ändringar göras av undantagen i direktiv 2003/59/EG, med beaktande av liknande undantag enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006¹⁵.
- (6) Med beaktande av utvecklingen inom utbildning, och för att förstärka bidraget från direktiv 2003/59/EG till trafiksäkerhet och betydelsen av utbildning av förare, bör frågor som rör trafiksäkerheten, till exempel riskmedvetande, skydd av sårbara trafikanter och bränslesnål körning få ökad betydelse i utbildningskurserna.
- (7) Medlemsstaterna bör få en klar valmöjlighet att förbättra och modernisera utbildningsmetoder med hjälp av IKT-verktyg, t.ex. e-lärande och blandat lärande, för en del av utbildningen, samtidigt som kvaliteten på utbildningen säkerställs.
- (8) För att säkerställa överensstämmelse mellan de olika former av utbildning som krävs enligt unionsrätten, bör medlemsstaterna ges möjlighet att kombinera olika typer av utbildning, t.ex. utbildning för transport av farligt gods, om medvetenhet om funktionsnedsättningar eller om djurtransporter, med den utbildning som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG.
- (9) För att undvika att skillnader i praxis mellan medlemsstaterna hindrar ömsesidigt erkännande och begränsar rätten för förare att genomgå fortbildning i den medlemsstat där de arbetar, bör myndigheterna i medlemsstaterna vara skyldiga att utfärda relevanta dokument för att säkerställa ömsesidigt erkännande för alla förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG.
- (10) För att skapa rättslig klarhet och säkerställa harmoniserade krav på minimiålder för de ändamål som fastställs i direktiv 2003/59/EG, bör det ges ett tydligt undantag i direktiv 2006/126/EG som ska föreskriva att körkort får utfärdas vid den åldersgräns som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG.
- (11) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra den EU-omfattande standarden på grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsöverskridande karaktären av vägtransporter och de frågor som detta direktiv är avsett att avhjälpa, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (12) Direktiven 2003/59/EG och 2006/126/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2003/59/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 1 andra stycket ska första och andra strecksatserna ersättas med följande:

”— Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG(*), eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

— Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 2006/126/EG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt. _____

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).”
- (2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Led b ska ersättas med följande:

”b) av fordon som används för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten eller som står under dessas kontroll, när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,”
 - (b) Leden d–g ska ersättas med följande:

”d) av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,”

e) av fordon som används för körlektioner och uppkörning för körkort eller yrkeskompetensbevis, i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport,

f) av fordon som används för icke-kommersiell person- eller godstransport,

g) av fordon som transporterar material och utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,”
 - (c) Följande led ska läggas till som led h:

”h) av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.”
- (3) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Första stycket ska ersättas med följande:

”I fortbildningen, som ska syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, ska tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning.”
 - (b) Tredje stycket ska ersättas med följande:

”Fortbildning ska vara utformad för att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I. Den ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet och ska omfatta en flera olika ämnen. Ämnena för utbildningen ska vara anpassade till utbildningsbehoven ifråga om de transporter som utförs av föraren och den senaste utvecklingen inom relevant teknik och relevant lagstiftning.”.

- (4) I artikel 9 ska första stycket ersättas med följande:

”Förare enligt artikel 1 a ska erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) enligt definitionen i artikel 12 i direktiv 2006/126/EG.”

- (5) Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Unionskod

1. På grundval av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 ska medlemsstaternas behöriga myndigheter ange den harmoniserade unionskoden 95 enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG intill motsvarande körkortskategorier, med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 5.2, 5.3 och 8,

- antingen på körkortet,
- eller på det yrkeskompetensbevis för förare som ska upprättas i enlighet med förslaget i bilaga II.

Om unionskoden inte kan anges på körkortet, ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits utfärda ett yrkeskompetensbevis för föraren.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset ska de behöriga myndigheterna förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alltså är giltigt.

2. a) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för godstransporter på väg ska förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009(*). Detta förartillstånd ska erkännas ömsesidigt i den mening som avses i detta direktiv, även om det inte är försett med den tillämpliga unionskoden.

b) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för persontransporter på väg ska förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv genom

- antingen unionskoden på unionskörkortet, om föraren innehar detta körkort, eller
- det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande unionskod, eller
- ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina respektive territorier.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).”

(6) Bilagorna I och II ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Artikel 4 i direktiv 2006/126/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

(a) I led e ska tredje strecksatsen ersättas med följande:

”– Åldersgränsen för kategorierna C1 och C1E ska vara 18 år.”

(b) I led g ska andra strecksatsen ersättas med följande:

”– Åldersgränsen för kategorierna C och CE ska vara 21 år.”

(c) I led i ska andra strecksatsen ersättas med följande:

”– Åldersgränsen för kategorierna D1 och D1E ska vara 21 år.”

(d) I led k ska andra strecksatsen ersättas med följande:

”– Åldersgränsen för kategorierna D och DE ska vara 24 år.”

(2) Följande punkt ska läggas till som punkt 7:

”7. Genom undantag från de åldersgränser som anges i leden g, i och k i artikel 4.4 i detta direktiv, ska åldersgränsen för utfärdande av körkort i kategorierna C, CE, D1, D1E, D eller DE vara den lägsta ålder som krävs för behörighet att föra sådana fordon för innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 5.2, artikel 5.3 a i första stycket, artikel 5.3 a ii första stycket respektive artikel 5.3 b i direktiv 2003/59/EG.

Om, i enlighet med artikel 5.3 a i andra stycket eller artikel 5.3 a ii andra stycket i direktiv 2003/59/EG, en medlemsstat tillåter körning på dess territorium från en lägre ålder, ska körkortet endast vara giltigt på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortinnehavaren har nått den relevanta åldersgräns som avses i första stycket i denna artikel och innehar ett yrkeskompetensbevis.”

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska senast den [Vänligen inför datum 18 månader efter ikraftträdandet] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande