RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2022/2561 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 14 december 2022

betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd ([4]). Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van die richtlijn te worden overgegaan.

(2) In haar Witboek van 28 maart 2011, getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem", heeft de Commissie de "vision zero" naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen.

(3) De Commissie heeft in haar mededeling over strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, getiteld "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", als doel voorgesteld het totale aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2020, met 2010 als vertrekpunt, te halveren. Om die doelstelling te verwezenlijken, heeft zij zeven strategische doelstellingen vastgesteld, waaronder het verbeteren van de opleiding en vorming van weggebruikers en van de bescherming van kwetsbare weggebruikers.

(4) Tijdens zijn vergadering van 23 en 24 oktober 2014 heeft de Europese Raad zijn goedkeuring gehecht aan een bindende en voor de hele economie van de Unie geldende doelstelling voor de binnenlandse vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van minstens 40 % in 2030 ten opzichte van het niveau van 1990. Deze doelstelling voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen zal bijdragen aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstellingen van de in 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering vastgestelde Overeenkomst van Parijs ([5]). Alle economische sectoren moeten bijdragen aan de verwezenlijking

([1]) PB C 155 van 30.4.2021, blz. 78.
([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 22 november 2022 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 8 december 2022.
([3]) Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).
([4]) Zie deel A van bijlage IV.
([5]) PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

daarvan. De vervoerssector heeft een alomvattende benadering nodig voor de bevordering van emissiereducties en energie-efficiëntie. Er moet vooruitgang worden geboekt op weg naar mobiliteit met lage emissies, onder meer door middel van onderzoek en de invoering van geavanceerde technologie die al beschikbaar is. Bestuurders moeten op passende wijze worden opgeleid om zo efficiënt mogelijk te rijden.

(5) Om de bestuurders in staat te stellen te voldoen aan de vereisten met betrekking tot de vervoersmarkt, dienen de Unievoorschriften betreffende het minimumopleidingsniveau van bestuurders in het wegvervoer te worden uitgebreid tot alle bestuurders, ongeacht of zij voertuigen besturen als zelfstandige dan wel in loondienst, voor hun eigen rekening dan wel voor rekening van derden.

(6) Unievoorschriften betreffende het minimumopleidingsniveau van bestuurders in het wegvervoer dienen ten doel te hebben de kwaliteit van de bestuurder te garanderen door middel van een opleiding zowel voor de toegang als voor de uitoefening van het beroep.

(7) Meer bepaald heeft de verplichting om een basiskwalificatie te verkrijgen en nascholing te volgen ten doel de verkeersveiligheid en de veiligheid van de bestuurder te verbeteren, ook tijdens de handelingen die de bestuurder verricht terwijl het voertuig stilstaat. Bovendien zou het moderne imago van het beroep van bestuurder bij de jongeren belangstelling voor dat beroep moeten wekken, hetgeen, in tijden van personeelstekort, tot de aanwerving van nieuwe bestuurders zou moeten bijdragen.

(8) Om ongelijke concurrentievoorwaarden te voorkomen, dient deze richtlijn van toepassing te zijn op het besturen van voertuigen zowel door onderdanen van een lidstaat als door onderdanen van derde landen, die in dienst zijn of werken voor een in een lidstaat gevestigde onderneming.

(9) Om de beginselen van het Unierecht te eerbiedigen, is het echter wenselijk dat bestuurders van voor vervoer bestemde voertuigen van de toepassing van deze richtlijn moeten kunnen worden vrijgesteld indien dit wordt geacht van minder belang te zijn voor de verkeersveiligheid of indien de vereisten van deze richtlijn een onevenredige economische of sociale last tot gevolg hebben.

(10) Er dienen enkele vrijstellingen te worden vastgesteld met betrekking tot situaties waarin het besturen van een voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is en waarin het voor bestuurders een buitensporige last zou opleveren hen voor te schrijven aan de eisen van deze richtlijn te voldoen. Over het algemeen wordt het besturen van een voertuig niet als de voornaamste activiteit van de bestuurder beschouwd als het minder dan 30 % van de maandelijkse werktijd beslaat.

(11) Als het besturen van een voertuig met onregelmatige tussenpozen gebeurt, in plattelandsgebieden en door bestuurders voor het bevoorraden van hun eigen onderneming, mogen vrijstellingen alleen worden gehanteerd mits de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Gezien de uiteenlopende omstandigheden in plattelandsgebieden binnen de Unie op het vlak van geografie, klimaat en bevolkingsdichtheid, moeten lidstaten de vrijheid hebben om te bepalen of deze rijfrequentie beschouwd kan worden als sporadisch en of een dergelijke vrijstelling gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld op basis van de soort weg, de hoeveelheid verkeer of de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers.

(12) Aangezien de afstanden die personen die werkzaam zijn in de landbouw, tuinbouw, bosbouw, veeteelt en visserij, en die vrijgesteld zijn van deze richtlijn, moeten afleggen in het kader van hun werkzaamheden binnen de Unie kunnen verschillen, moet het aan de lidstaten worden overgelaten om in hun nationale recht te bepalen wat de maximaal toelaatbare afstanden berekend vanaf de vestigingsplaats van de onderneming zijn waarop de vrijstellingen van toepassing zijn.

(13) Om te kunnen bewijzen dat een bestuurder aan de eisen voldoet, dienen de lidstaten aan de bestuurder een getuigschrift van vakbekwaamheid (hierna "getuigschrift" genoemd) uit te reiken ten bewijze van het feit dat hij een basisopleiding of een nascholing heeft gevolgd.

(14) De lidstaten moeten kunnen kiezen tussen verschillende mogelijkheden om de uitvoering van de bepalingen betreffende de basisopleiding te vergemakkelijken.

(15) Om de kwalificatie van bestuurders die reeds voertuigen besturen op peil te houden, moeten zij verplicht worden op gezette tijden nascholing te volgen in de voor hun beroep essentiële kennis.

(16) Bestuurders die vrijgesteld waren van het vereiste van een basiskwalificatie moeten met behoud van hun vrijstelling niettemin worden verplicht nascholing te volgen om ervoor te zorgen dat de voor hun werk essentiële kennis actueel blijft.

(17) De minimumeisen voor de basisopleiding en de nascholing betreffen de naleving van de veiligheidsvoorschriften tijdens het rijden en stilstaan. De ontwikkeling van defensief rijgedrag — op gevaren anticiperen, rekening houden met andere weggebruikers — in combinatie met rationeel brandstofverbruik dient zowel voor de samenleving als voor de vervoersector zelf positieve effecten te hebben.

(18) Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de verworven rechten van bestuurders die het voor het besturen van bepaalde voertuigen vereiste rijbewijs hebben gehaald vóór de datum vanaf welke een getuigschrift van de desbetreffende basiskwalificatie of nascholing vereist is.

(19) De cursussen in het kader van de basisopleiding en de nascholing zouden alleen mogen worden georganiseerd door opleidingscentra die door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zijn erkend. Om de kwaliteit van zulke erkende opleidingscentra te garanderen, zouden de lidstaten geharmoniseerde goedkeuringscriteria moeten vaststellen, waaronder een gedegen vakbekwaamheid.

(20) De examens voor de basiskwalificatie en de nascholing dienen door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of door de door hen aangewezen instanties te worden georganiseerd. Gezien het belang van deze richtlijn voor de verkeersveiligheid en de gelijke mededingingsvoorwaarden, zouden de bevoegde autoriteiten van de lidstaten toezicht moeten houden op deze examens.

(21) De lidstaten dienen het volgen van een eerste nascholing verplicht te stellen en aan de bestuurders het overeenkomstige getuigschrift uit te reiken binnen vijf jaar na de afgifte van het getuigschrift van de basiskwalificatie of na de uiterste datum waarop sommige bestuurders hun verworven rechten kunnen doen gelden. Die termijnen moeten ingekort of verlengd kunnen worden. Na de eerste nascholing dient de bestuurder per vijf jaar een nascholing te volgen.

(22) Om te bewijzen dat een bestuurder die onderdaan is van een lidstaat houder is van een van de in deze richtlijn bedoelde getuigschriften en ter vergemakkelijking van de wederzijdse erkenning van de verschillende getuigschriften, dienen de lidstaten de overeenkomstige geharmoniseerde Uniecode, met de vervaldatum, te vermelden ofwel op het rijbewijs, ofwel op de wederzijds door de lidstaten erkende bestuurderskwalificatie- en -opleidingskaart, waarvan het standaardmodel in bijlage II bij deze richtlijn is afgebeeld. Aangezien de rechten die daardoor worden verleend van groot belang zijn voor de verkeersveiligheid en de gelijke mededingingsvoorwaarden, moeten voor die kaart dezelfde beveiligingsvoorschriften gelden als voor het rijbewijs.

(23) De lidstaten moeten in samenwerking met de Commissie elektronisch informatie uitwisselen over getuigschriften. Zij moeten het daartoe benodigde elektronische platform ontwikkelen, waarbij zij rekening houden met een kosten-batenanalyse van de Commissie, waaronder de optie om het EU-rijbewijzennetwerk, dat is opgezet bij Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad ([6]), uit te breiden. Hiermee kunnen de lidstaten, naast andere voordelen, gemakkelijk informatie over voltooide opleidingen raadplegen, die niet staat vermeld op het rijbewijs van de bestuurder. Het is belangrijk dat de lidstaten en de Commissie zich inzetten om die functie verder te ontwikkelen zodat die informatie direct toegankelijk is tijdens controles langs de kant van de weg.

(24) Rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van opleiding en onderwijs en teneinde de bijdrage van deze richtlijn aan de verkeersveiligheid en de relevantie van de opleiding voor bestuurders te verbeteren, moeten verkeersveiligheidsthema's, zoals gevarenperceptie en de bescherming van kwetsbare weggebruikers, met name voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit, zuinig rijden, rijden in extreme weersomstandigheden en afwijkende ladingen vervoeren, aan de orde komen in de opleiding. In die context moet er in cursussen ook aandacht worden besteed aan slimme vervoerssystemen en moeten deze aangepast worden aan de technologische ontwikkelingen.

(25) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen de organisatie van opleidingen te verbeteren en moderniseren door voor een deel van de opleiding een beroep te doen op instrumenten op het gebied van informatie- en communicatie-technologie (ICT), zoals e-learning en gemengd leren, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de opleiding. Bij het verbeteren en moderniseren van de opleiding door het gebruik van ICT-instrumenten, moet er rekening gehouden worden met het feit dat bepaalde specifieke onderwerpen in de praktijk geleerd moeten worden en niet op de juiste wijze kunnen worden behandeld met zulke leermiddelen; voorbeelden zijn het aanbrengen van sneeuwkettingen, het vastzetten van ladingen of andere onderdelen van de opleiding waarbij de praktische kant van belang is. Praktijkopleidingen kunnen maar hoeven niet te bestaan uit het besturen van een voertuig. Een aanzienlijk deel van de krachtens deze richtlijn vereiste opleiding moet worden gevolgd in een daartoe erkend opleidingscentrum.

([6]) Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

(26) Om de samenhang tussen de verschillende vormen van de op grond van het Unierecht vereiste opleiding te waarborgen, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen verschillende types relevante opleidingen te combineren; het moet bijvoorbeeld mogelijk zijn de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren of de omgang met personen met een handicap te combineren met de opleiding waarin deze richtlijn voorziet.

(27) Om te voorkomen dat verschillen tussen de praktijken in de lidstaten een belemmering vormen voor de wederzijdse erkenning en afbreuk doen aan het recht van bestuurders om nascholing te volgen in de lidstaat waar zij werken, moet aan de autoriteiten van de lidstaten de verplichting worden opgelegd om, indien een voltooide opleiding niet op het rijbewijs kan worden vermeld, een kwalificatiekaart bestuurder uit te reiken, in de vorm die is voorgeschreven door de in de bijlage II bij deze richtlijn afgebeelde standaardmodellen, die de wederzijdse erkenning waarborgt voor elke bestuurder die aan de eisen van deze richtlijn voldoet.

(28) Het gebruik van bestuurdersattesten door bestuurders uit derde landen als bewijs van de naleving van de opleidingseisen kan een belemmering vormen voor die bestuurders wanneer de vervoerder de attesten terugzendt naar de instanties die ze hebben afgegeven, met name wanneer die bestuurders in een andere lidstaat willen gaan werken. Om te voorkomen dat bestuurders onder dergelijke omstandigheden hun opleiding zouden moeten herhalen wanneer zij in een nieuw dienstverband treden, moeten de lidstaten worden aangespoord samen te werken en informatie uit te wisselen op het vlak van kwalificaties van bestuurders.

(29) Voor de onder deze richtlijn vallende bestuurders die onderdaan zijn van een derde land moeten bijzondere certificeringsvoorschriften worden opgesteld.

(30) Teneinde deze richtlijn aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlagen I en II bij die richtlijn. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([7]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(31) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van Unienormen inzake vakbekwaamheid en nascholing van de bestuurders van bepaalde wegvoertuigen voor het vervoer van goederen of passagiers, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en de problemen waarop de richtlijn een antwoord beoogt te bieden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(32) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in deel B van bijlage IV genoemde termijnen voor omzetting in intern recht en toepassingsdata van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op het besturen van voertuigen door:

a) onderdanen van een lidstaat, en

b) onderdanen van een derde land die in dienst zijn van of werken voor een in een lidstaat gevestigde onderneming,

([7]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

hierna "bestuurders" genoemd, die binnen de Unie over de openbare weg vervoer verrichten, met:

— voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën C1, C1 + E, C of C + E, als gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is;

— voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën D1, D1 + E, D of D + E, als gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is.

Voor de toepassing van deze richtlijn worden de verwijzingen naar de categorieën van rijbewijzen met een plusteken ("+") gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III bij deze richtlijn.

Artikel 2

Vrijstellingen

1. Deze richtlijn is niet van toepassing op bestuurders van voertuigen:

a) met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km per uur;

b) in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en medische noodvervoersdiensten, voor zover het vervoer voortvloeit uit de opdrachten waarmee die diensten zijn belast;

c) die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, of op bestuurders van nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht;

d) waarvoor een rijbewijs van categorie D of D1 vereist is en die worden bestuurd zonder passagiers door onderhoudspersoneel naar of van een onderhoudscentrum dat zich bevindt in de omgeving van de dichtstbijzijnde onderhoudsbasis die wordt gebruikt door de vervoerder, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is;

e) die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties, met inbegrip van voertuigen die worden gebruik voor niet-commercieel vervoer van humanitaire hulp;

f) die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het behalen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid dan wel getuigschrift van nascholing ("getuigschrift") overeenkomstig artikel 6 en artikel 8, lid 1, mits zij niet worden gebruikt voor commercieel vervoer van goederen en personen;

g) die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen;

h) voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert, mits het besturen van het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is.

Met betrekking tot punt f) van de eerste alinea is deze richtlijn evenmin van toepassing op personen die een rijbewijs of een getuigschrift willen behalen overeenkomstig artikel 6 en artikel 8, lid 1, wanneer die personen een aanvullende rijopleiding op de werkplek volgen, op voorwaarde dat de betrokkenen worden begeleid door een andere persoon die houder is van een getuigschrift, of door een rijinstructeur, voor de voertuigcategorie die voor het in dat punt bedoelde oogmerk wordt gebruikt.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing wanneer is voldaan aan alle volgende voorwaarden:

a) de bestuurders van voertuigen zijn actief in plattelandsgebieden voor het bevoorraden van hun eigen onderneming;

b) de bestuurders bieden geen vervoersdiensten aan;

c) de lidstaten zijn van mening dat het vervoer sporadisch plaatsvindt en geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

3. Deze richtlijn is niet van toepassing op bestuurders van voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid, behalve als het besturen van het voertuig deel uitmaakt van de voornaamste activiteit van de bestuurder of het rijden over een grotere afstand geschiedt dan de in het nationale recht vastgelegde afstand vanaf de basis van de onderneming die het voertuig bezit, huurt of leaset.

Artikel 3

Kwalificatie en opleiding

1. Voor het besturen van een voertuig, als omschreven in artikel 1, moet zowel een basiskwalificatie worden verkregen, als nascholing worden gevolgd. De lidstaten moeten hiertoe voorzien in:

a) een stelsel van basiskwalificatie

De lidstaten kiezen uit de volgende twee mogelijkheden:

i) Een mogelijkheid die zowel het volgen van lessen als een examen omvat

Overeenkomstig deel 2, punt 2.1, van bijlage I houdt dit type basiskwalificatie de verplichting tot het gedurende een bepaalde periode volgen van lessen in. Deze basisopleiding wordt afgesloten met een examen. Wanneer dit examen met goed gevolg is afgelegd, wordt ten bewijze daarvan het getuigschrift als bedoeld in artikel 6, lid 1, punt a), afgegeven.

ii) Een mogelijkheid die uitsluitend examens omvat

Overeenkomstig deel 2, punt 2.2, van bijlage I houdt dit type basiskwalificatie geen verplichting tot het volgen van lessen in, maar uitsluitend een theorie- en een praktijkexamen. Wanneer de examens met goed gevolg zijn afgelegd, wordt de basisopleiding afgesloten met de afgifte van het getuigschrift als bedoeld in artikel 6, lid 1, punt b).

Een lidstaat kan de bestuurder echter toestemming verlenen om vóór het verkrijgen van het getuigschrift op zijn grondgebied een voertuig te besturen voor een periode van ten hoogste drie jaar, wanneer die bestuurder een nationale beroepsopleiding volgt van ten minste zes maanden. In het kader van die alternerende beroepsopleiding mogen de punt i) en punt ii) bedoelde examens in etappes worden afgelegd;

b) een stelsel van nascholing

Overeenkomstig deel 4 van bijlage I houdt de nascholing de verplichting tot het volgen van lessen in. Zij wordt afgesloten met de afgifte van het getuigschrift als bedoeld in artikel 8, lid 1.

2. De lidstaten kunnen daarnaast een stelsel voor versnelde basiskwalificatie invoeren om de bestuurder de mogelijkheid te bieden, een voertuig te besturen in de gevallen die worden bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), ii), en punt b), en in artikel 5, lid 3, punt a), i), en punt b).

Overeenkomstig deel 3 van bijlage I houdt het stelsel voor versnelde basiskwalificatie de verplichting tot het volgen van lessen in. De opleiding wordt afgesloten met een examen. Wanneer dit examen met goed gevolg is afgelegd, wordt ten bewijze daarvan het getuigschrift als bedoeld in artikel 6, lid 2, afgegeven.

3. De lidstaten kunnen bestuurders die het in Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad ([8]) bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid hebben behaald, vrijstellen van de in lid 1, punt a), i) en ii), en lid 2 van dit artikel bedoelde examens, voor de onderwerpen die door het krachtens die verordening ingestelde examen worden bestreken, alsmede, in voorkomend geval, van het volgen van de lessen waarin deze onderwerpen worden behandeld.

Artikel 4

Verworven rechten

Vrijgesteld van de verplichting tot het behalen van de basiskwalificatie zijn bestuurders die:

a) houder zijn van een rijbewijs van één van de categorieën D1, D1 + E, D of D + E of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs, mits dat uiterlijk 9 september 2008 is afgegeven;

b) houder zijn van een rijbewijs van één van de categorieën C1, C1 + E, C of C + E of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs, mits dat uiterlijk 9 september 2009 is afgegeven.

([8]) Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

Artikel 5

Basiskwalificatie

1. Om toegang te krijgen tot de basiskwalificatie behoeft niet eerst het overeenkomstige rijbewijs te worden behaald.

2. Een bestuurder van een voertuig voor goederenvervoer mag besturen:

a) vanaf de leeftijd van 18 jaar:

   i) een voertuig van de rijbewijscategorieën C en C + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift;

   ii) een voertuig van de rijbewijscategorieën C1 en C1 + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift;

b) vanaf de leeftijd van 21 jaar een voertuig van de rijbewijscategorieën C en C + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift.

3. Een bestuurder van een voertuig voor personenvervoer mag besturen:

a) vanaf de leeftijd van 21 jaar:

   i) een voertuig van de rijbewijscategorieën D en D + E voor personenvervoer op geregelde diensten waarvan het traject ten hoogste 50 km bedraagt, alsmede een voertuig van de rijbewijscategorieën D1 en D1 + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift.

      Iedere lidstaat kan bestuurders van een van die categorieën toestemming verlenen om op zijn grondgebied vanaf de leeftijd van 18 jaar deze voertuigcategorieën te besturen, mits zij houder zijn van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift;

   ii) een voertuig van de rijbewijscategorieën D en D + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift.

      Iedere lidstaat kan bestuurders van een van die categorieën toestemming verlenen om op zijn grondgebied vanaf de leeftijd van 20 jaar deze voertuigcategorieën te besturen, mits zij houder zijn van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift. Deze leeftijd kan worden verlaagd tot 18 jaar wanneer de bestuurder voertuigen zonder passagiers bestuurt;

b) vanaf de leeftijd van 23 jaar een voertuig van de rijbewijscategorieën D en D + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift.

4. Onverminderd de in lid 2 van onderhavig artikel vastgestelde leeftijdsgrens, worden bestuurders die goederenvervoer verrichten en houder zijn van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift voor een van de categorieën voertuigen van lid 2 van dit artikel, vrijgesteld van het behalen van een dergelijk getuigschrift voor de overige in genoemd lid vermelde voertuigcategorieën.

Voor bestuurders die personenvervoer verrichten geldt deze bepaling voor voertuigen van een van de categorieën van lid 3.

5. Bestuurders die goederenvervoer verrichten en hun werkterrein uitbreiden tot of overschakelen op personenvervoer, of vice versa, en houder zijn van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift, behoeven de gemeenschappelijke gedeelten van de voorgeschreven basiskwalificaties niet over te doen, maar uitsluitend de gedeelten die specifiek zijn voor de nieuwe kwalificatie.

Artikel 6

Getuigschrift van vakbekwaamheid dat als bewijs dient voor het behalen van de basiskwalificatie

1. Een getuigschrift om een basiskwalificatie te bewijzen, kan worden uitgereikt in de volgende omstandigheden:

a) Getuigschrift dat wordt uitgereikt op grond van het volgen van lessen en het afleggen van een examen

   Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), i), legt de lidstaat de aspirant-bestuurder de verplichting op lessen te volgen in een door de bevoegde autoriteiten overeenkomstig deel 5 van bijlage I erkend opleidingscentrum, hierna "erkend opleidingscentrum" genoemd. Die lessen hebben betrekking op alle op de lijst van deel 1 van bijlage I genoemde onderwerpen. Die opleiding wordt afgesloten met het met goed gevolg afleggen van het examen als bedoeld in deel 2, punt 2.1, van bijlage I. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten, of de door hen aangewezen instanties, organiseren dit

examen, dat ten doel heeft na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig deel 1 van bijlage I vereiste kennis van de in dat deel bedoelde onderwerpen beschikt. Deze autoriteiten houden toezicht op dit examen, en reiken, indien het met goed gevolg is afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie uit.

b) Getuigschrift dat wordt uitgereikt op grond van examens

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), ii), legt de lidstaat de aspirant-bestuurder de verplichting op te slagen voor het in deel 2, punt 2.2, van bijlage I bedoelde theorie- en praktijkexamen. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten, of de door hen aangewezen instanties, organiseren die examens, die ten doel hebben na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig deel 1 van bijlage I vereiste kennis van de in dat deel bedoelde onderwerpen beschikt. Die autoriteiten of instanties houden toezicht op deze examens, en reiken, indien ze met goed gevolg zijn afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie uit.

2. Getuigschrift ten bewijze van het versneld behalen van een basiskwalificatie

Overeenkomstig artikel 3, lid 2, legt de lidstaat de aspirant-bestuurder de verplichting op lessen te volgen in een erkend opleidingscentrum. Die lessen hebben betrekking op alle op de lijst van deel 1 van bijlage I bedoelde onderwerpen.

Die opleiding wordt afgesloten met het examen, bedoeld in deel 3 van bijlage I. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten, of de door hen aangewezen instanties, organiseren dit examen, dat ten doel heeft na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig deel 1 van bijlage I vereiste kennis van de in dat deel bedoelde onderwerpen beschikt. Deze autoriteiten houden toezicht op dit examen, en reiken, indien het met goed gevolg is afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het versneld behalen van een basiskwalificatie uit.

Artikel 7

Nascholing

De nascholing is een opleiding die houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid in de gelegenheid stelt de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren, waarbij speciale nadruk wordt gelegd op verkeersveiligheid, gezondheid en veiligheid op de werkplek en de vermindering van de milieueffecten van het besturen van een voertuig.

Deze opleiding wordt georganiseerd door een overeenkomstig deel 5 van bijlage I erkend opleidingscentrum. De opleiding bestaat uit klassikale lessen, praktijklessen en indien beschikbaar lessen met ICT-hulpmiddelen of door gebruikmaking van hoogwaardige simulatoren. Indien een bestuurder van werkgever verandert, moet rekening gehouden worden met de reeds gevolgde nascholing.

De nascholing heeft tot doel een aantal van de in deel 1 van bijlage I bedoelde onderwerpen uit te diepen of te actualiseren. De nascholing bestrijkt diverse onderwerpen en omvat telkens minstens één onderwerp in verband met verkeersveiligheid. Bij de bepaling van de opleidingsthema's wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in de desbetreffende wetgeving en technologie, en wordt voor zover mogelijk rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder.

Artikel 8

Getuigschrift van nascholing

1. Aan het einde van de in artikel 7 bedoelde nascholing reiken de bevoegde autoriteiten van de lidstaat of het erkende opleidingscentrum aan de bestuurder een getuigschrift uit dat bewijst dat de nascholing werd voltooid.

2. Houders van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift volgen een eerste nascholing binnen vijf jaar na de afgifte van het getuigschrift.

De lidstaten kunnen de in de eerste alinea bedoelde termijn verkorten of verlengen, met name om hem te doen samenvallen met de vervaldatum van het rijbewijs. Deze termijn mag echter niet korter zijn dan drie jaar en niet langer dan zeven jaar.

3. Bestuurders die reeds een eerste nascholing als bedoeld in lid 2 hebben gevolgd of overeenkomstig artikel 8, lid 2, eerste alinea, punt b), van richtlijn 2003/59/EG, moeten om de vijf jaar, en vóór de vervaldatum van het getuigschrift dat bewijst dat de nascholing werd voltooid, een nascholing volgen.

4. Houders van het in artikel 6 bedoelde, of het in lid 1 van dit artikel bedoelde getuigschrift en de in artikel 4 bedoelde bestuurders die hun beroep niet langer uitoefenen en niet voldoen aan de in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel gestelde eisen, moeten een nascholing volgen voordat zij hun beroep weer uitoefenen.

5. De bestuurders die goederen- of personenvervoer over de weg verrichten en een nascholing hebben gevolgd voor een van de rijbewijscategorieën van artikel 5, leden 2 en 3, worden vrijgesteld van nascholing voor de overige in de genoemde leden vermelde voertuigcategorieën.

Artikel 9

Plaats van de opleiding

De in artikel 1, punt a), van deze richtlijn bedoelde bestuurders verwerven de in artikel 5 van deze richtlijn bedoelde basiskwalificatie in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben, als gedefinieerd in artikel 12 van Richtlijn 2006/126/EG.

Bestuurders als bedoeld in artikel 1, punt b), behalen deze basiskwalificatie in de lidstaat waar de onderneming gevestigd is of in de lidstaat die hun een werkvergunning heeft afgegeven.

De in artikel 1, punten a) en b), bedoelde bestuurders volgen de in artikel 7 bedoelde nascholing in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben of in de lidstaat waar zij werken.

Artikel 10

Uniecode

1. Op basis van het getuigschrift van vakbekwaamheid dat als bewijs dient voor het behalen van de basiskwalificatie en het getuigschrift van nascholing, brengen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, met inachtneming van artikel 5, leden 2 en 3, en artikel 8 van deze richtlijn, de geharmoniseerde Uniecode "95" als bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën aan op:

— het rijbewijs, of

— de "kwalificatiekaart bestuurder" die is opgesteld volgens het in bijlage II bij deze richtlijn afgebeelde standaardmodel.

Indien de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het getuigschrift is behaald de geharmoniseerde Uniecode niet op het rijbewijs kunnen aanbrengen, verstrekken zij de bestuurder een kwalificatiekaart bestuurder.

De door de lidstaten afgegeven kwalificatiekaarten bestuurder worden onderling erkend. Bij de afgifte van de kwalificatiekaart bestuurder vergewissen de bevoegde autoriteiten zich ervan dat het rijbewijs voor de betrokken voertuigcategorie nog geldig is.

2. Bestuurders als bedoeld in artikel 1, punt b), van deze richtlijn die goederenvervoer over de weg verrichten, kunnen ook met behulp van het bij Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad ([9]) ingestelde bestuurdersattest bewijzen dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door deze richtlijn worden verlangd, mits het attest de Uniecode "95" draagt. Voor de toepassing van deze richtlijn vermeldt de lidstaat van afgifte de Uniecode "95" in het veld "Opmerkingen" van het attest, indien de betrokken bestuurder voldoet aan de in deze richtlijn bepaalde eisen inzake kwalificatie en opleiding.

3. Bestuurdersattesten die niet zijn voorzien van de Uniecode "95" en die vóór 23 mei 2020 zijn afgegeven overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1072/2009, en met name lid 7 daarvan, worden met betrekking tot het bewijs van de naleving van de in deze richtlijn bedoelde opleidingseisen aanvaard als bewijs van kwalificatie tot aan hun vervaldatum.

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

Artikel 11

Handhavingsnetwerk

1. De lidstaten wisselen voor handhavingsdoeleinden informatie uit over afgegeven of ingetrokken getuigschriften. Daartoe ontwikkelen de lidstaten, in samenwerking met de Commissie, een elektronisch netwerk of werken zij aan de uitbreiding van een bestaand netwerk, waarbij rekening wordt gehouden met een beoordeling van de Commissie over de meest kostenefficiënte optie.

2. Het netwerk kan zowel informatie bevatten die op het getuigschrift voorkomt als informatie over administratieve procedures in verband met getuigschriften.

3. De lidstaten zien erop toe dat de verwerking van persoonsgegevens uitsluitend geschiedt om naleving van deze richtlijn te controleren, met name de in deze richtlijn vervatte opleidingseisen, overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad ([10]).

4. De toegang tot het netwerk is beveiligd. De lidstaten mogen alleen toegang verschaffen aan de bevoegde autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op de naleving van deze richtlijn.

Artikel 12

Aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de bijlagen I en II teneinde deze aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Artikel 13

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 26 juli 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

([10]) Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

Artikel 14

Intrekking

Richtlijn 2003/59/EG, zoals gewijzigd bij de in deel A van bijlage IV genoemde handelingen, wordt ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in deel B van bijlage IV genoemde termijnen voor omzetting in intern recht en toepassingsdata van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage V.

Artikel 15

Inwerkingtreding

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

Artikel 16

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 14 december 2022.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	M. BEK

BIJLAGE I

MINIMUMEISEN VOOR DE BEROEPSKWALIFICATIE EN -OPLEIDING

Deel 1

Lijst van onderwerpen

Bij de beoordeling door de lidstaten van de basiskwalificatie die de bestuurders bezitten en de nascholing die zij hebben genoten, moet de kennis ten minste de in deze lijst genoemde onderwerpen omvatten. De aspirant-bestuurders moeten het niveau van kennis en praktische vaardigheid bereiken dat vereist is om voertuigen van de betreffende rijbewijscategorieën veilig te kunnen besturen.

Het minimumkennisniveau moet ten minste vergelijkbaar zijn met niveau 2 van het Europees kwalificatiekader waarin bijlage II bij de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008 ([1]) voorziet.

1. Nascholing in rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften

Alle rijbewijzen

1.1. Doelstelling: kennis van de kenmerken van de krachtoverbrenging met het oog op een optimaal gebruik:

koppelkrommen, van het vermogen en van het specifiek brandstofverbruik van een motor, optimaal gebruiksbereik toerenteller, dekkingsdiagrammen overbrengingsverhoudingen.

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

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

1.3. Doelstelling: het brandstofverbruik kunnen optimaliseren:

optimalisering van het brandstofverbruik dankzij de toepassing van kennis betreffende de punten 1.1 en 1.2, het belang van te anticiperen op de verkeersstroom, rijden op veilige afstand van andere voertuigen en de snelheid van het voertuig benutten, constante snelheid, een vlotte rijstijl en de juiste bandendruk, alsook vertrouwdheid met slimme vervoerssystemen die zuiniger rijden mogelijk maken en kunnen helpen bij de routeplanning.

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

zich bewust zijn van en aanpassen aan verschillende weg-, verkeers- en weersomstandigheden, anticiperen op nakende gebeurtenissen; begrijpen hoe een reis moet worden voorbereid en gepland bij ongewone weersomstandigheden; vertrouwd zijn met het gebruik van de bijbehorende veiligheidsuitrusting en begrijpen wanneer een reis uitgesteld of geannuleerd moet worden wegens extreme weersomstandigheden; zich aanpassen aan risico's in het verkeer, waaronder gevaarlijk gedrag in het verkeer of bestuurders die zich laten afleiden (door het gebruik van elektronische apparaten, eten, drinken enz.); gevaarlijke situaties herkennen en zich aanpassen aan dergelijke situaties en kunnen omgaan met de spanning die daaruit voortkomt, met name met betrekking tot de afmetingen en het gewicht van het voertuig t.o.v. kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers;

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

Rijbewijzen C, C + E, C1, C1 + E

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

1.5. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correcte gebruik van het voertuig:

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

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

Rijbewijzen D, D + E, D1, D1 + E

1.6. Doelstelling: de veiligheid en het comfort van de passagiers kunnen waarborgen:

aanpassing van de bewegingen in de lengte en zijwaarts, wegverdeling, plaats op de weg, soepel remmen, rijden met een overbouw, gebruik van specifieke infrastructuur (openbare plaatsen, speciale rijstroken), beheersen van conflicten tussen veilig rijden en andere taken als bestuurder, interactie met passagiers, specifieke kenmerken van bepaalde groepen passagiers (gehandicapten, kinderen).

1.7. Doelstelling: een lading kunnen vervoeren met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correcte gebruik van het voertuig:

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

2. Toepassing van de voorschriften

Alle rijbewijzen

2.1. Doelstelling: kennis van het sociale klimaat en de regels voor het wegvervoer:

specifiek voor de vervoersector geldende maximumwerktijden; principes, toepassing en gevolgen van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 ([2]) en (EU) nr. 165/2014 ([3]) van het Europees Parlement en de Raad; sancties op het niet of verkeerd gebruiken van dan wel knoeien met de tachograaf; kennis van de sociale context in het wegvervoer: rechten en plichten van de bestuurders inzake basiskwalificatie en nascholing.

Rijbewijzen C, C + E, C1, C1 + E

2.2. Doelstelling: de regelgeving betreffende het goederenvervoer kennen:

documenten met betrekking tot vervoersexploitatie, aan boord mee te nemen documenten, verbod op het gebruik van bepaalde wegen, tolheffingen, uit standaardcontracten voor goederenvervoer voortvloeiende verplichtingen, opstelling van de documenten die het vervoerscontract vormen, internationale transportvergunningen, verplichtingen van het Verdrag betreffende de Overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, opstelling van de internationale vrachtbrief, grensoverschrijdingen, expediteurs, speciale documenten die de goederen begeleiden.

Rijbewijzen D, D + E, D1, D1 + E

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

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

2.3. Doelstelling: de regelgeving betreffende het personenvervoer kennen:

vervoer van specifieke groepen, veiligheidsuitrusting van de bus, veiligheidsgordels, belasting van het voertuig.

3. Gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening, logistiek

Alle rijbewijzen

3.1. Doelstelling: bedacht zijn op de gevaren van het verkeer en op arbeidsongevallen:

soorten arbeidsongevallen in de vervoersector, statistieken van verkeersongevallen, betrokkenheid daarbij van vrachtwagens/touringcars, gevolgen op menselijk, materieel en financieel vlak.

3.2. Doelstelling: het kunnen voorkomen van criminaliteit en vervoer van illegale immigranten:

algemene informatie, gevolgen voor de bestuurders, preventieve maatregelen, checklist, wetgeving inzake de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

3.3. Doelstelling: fysieke risico's kunnen voorkomen:

ergonomische principes: risicohandelingen en -houdingen, lichamelijke conditie, oefeningen in goederenbehandeling, persoonlijke beschermingsmiddelen.

3.4. Doelstelling: zich bewust zijn van het belang van een goede fysieke en mentale gezondheid:

beginselen van een gezonde en evenwichtige voeding, effecten van alcohol, medicijnen of andere stoffen die het gedrag kunnen beïnvloeden, symptomen, oorzaken, effecten van vermoeidheid en stress, fundamenteel belang van de basiscyclus werk/rust.

3.5. Doelstelling: noodsituaties kunnen beoordelen:

gedrag bij noodsituaties: inschatting van de situatie, erger voorkomen, hulpdiensten waarschuwen, hulp verlenen aan gewonden en eerstehulpverlening, optreden bij brand, inzittenden van de vrachtwagen of passagiers van de bus redden, de veiligheid van alle passagiers waarborgen, reactie in geval van agressie; basisbeginselen invulling schadeformulier.

3.6. Doelstelling: door zijn gedrag kunnen bijdragen aan het imago van een onderneming:

gedrag van de bestuurder en imago: belang voor de onderneming van de kwaliteit van de dienstverlening door de bestuurder, de taken van de bestuurder, personen waarmee een bestuurder te maken krijgt, onderhoud van het voertuig, organisatie van het werk, commerciële en financiële gevolgen van een geschil.

Rijbewijzen C, C + E, C1, C1 + E

3.7. Doelstelling: kennis van het economische klimaat van het goederenvervoer over de weg en van de marktordening:

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

Rijbewijzen D, D + E, D1, D1 + E

3.8. Doelstelling: kennis van het economische klimaat van het personenvervoer over de weg en van de marktordening:

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

Deel 2

Verplichte basiskwalificatie, als bedoeld in artikel 3, lid 1, punt a)

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

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

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

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

De lidstaten kunnen toestaan dat een deel van de opleiding door het erkend opleidingscentrum wordt verzorgd via ICT-hulpmiddelen, zoals e-learning, en zien erop toe dat de hoge kwaliteit en de doeltreffendheid van de opleiding worden gehandhaafd, en via het selecteren van de vakken waarbij ICT-hulpmiddelen het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. De lidstaten eisen met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen. De lidstaten kunnen specifieke opleidingen die op grond van andere Uniewetgeving verplicht is, als onderdeel van de opleiding beschouwen. Dit omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]), opleiding inzake de omgang met personen met een handicap op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([5]) en opleiding over het vervoer van dieren op grond van Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad ([6]).

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

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

2.2. Mogelijkheid van examens

De bevoegde autoriteiten van de lidstaten, of de door hen aangewezen instantie, organiseren de in artikel 3, lid 1, punt a), ii), bedoelde theorie- en praktijkexamens om na te gaan of de aspirant-bestuurders beschikken over de volgens deel 1 vereiste kennis met betrekking tot alle daar genoemde doelstellingen en onderwerpen.

a) Het theorie-examen bestaat uit ten minste twee toetsen:

   i) vragen waarbij uit meerdere antwoorden kan worden gekozen, dan wel vragen waarop één antwoord moet worden gegeven, of een combinatie van de twee systemen;

   ii) casestudy's.

Het theorie-examen duurt ten minste vier uur.

b) Het praktijkexamen bestaat uit twee toetsen:

   i) een rijtest, om de verdere ontwikkeling van het rationeel rijgedrag op basis van de veiligheidsvoorschriften te beoordelen. Zo mogelijk vindt deze rijtest plaats op wegen buiten de agglomeraties, op autosnelwegen en op autowegen (of vergelijkbare wegen), alsmede op alle soorten stedelijke wegen, welke de diverse soorten problemen moeten opleveren die een bestuurder kan tegenkomen. Het is wenselijk dat deze test plaatsvindt bij verschillende niveaus van verkeersdrukte. De rijtijd moet zo optimaal mogelijk worden gebruikt om de kandidaat te beoordelen in alle verkeerszones waarin hij terecht kan komen. Deze test duurt ten minste 90 minuten;

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

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

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

ii) een praktische test die ten minste de punten 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 en 3.5 bestrijkt. Deze test duurt ten minste 30 minuten.

De bij de praktijkexamens gebruikte voertuigen beantwoorden ten minste aan de normen voor examenvoertuigen als vervat in Richtlijn 2006/126/EG.

Het praktijkexamen kan worden aangevuld met een derde test op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de verschillende weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts.

Voor deze facultatieve test is geen duur vastgesteld. Indien de bestuurder voor deze test slaagt, mag de duur ervan worden afgetrokken van de punt i) bedoelde 90 minuten van de rijtest, met dien verstande dat er niet meer dan 30 minuten mag worden afgetrokken.

Voor de in artikel 5, lid 5, tweede alinea, bedoelde bestuurders blijft het theorie-examen beperkt tot de in deel 1 genoemde onderwerpen betreffende de voertuigen waarop de nieuwe basiskwalificatie betrekking heeft. Deze bestuurders moeten wel het volledige praktijkexamen afleggen.

Deel 3

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

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

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

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

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

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

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

Deel 4

Verplichte nascholing, als bedoeld in artikel 3, lid 1, punt b)

Door een erkend opleidingscentrum worden nascholingscursussen georganiseerd. Deze cursussen duren 35 uur per vijf jaar en worden gegeven in modules van ten minste zeven uur die over twee opeenvolgende dagen mogen worden gespreid. Wanneer gebruik wordt gemaakt van e-learning zorgt het erkend opleidingscentrum ervoor dat de goede kwaliteit van de opleiding gehandhaafd wordt en selecteert het vakken waarbij ICT-hulpmiddelen het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. De lidstaten eisen met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen. De opleiding door middel van e-learning duurt ten hoogste twaalf uur. Minstens één van de opleidingsmodules wordt besteed aan een verkeersveiligheidsthema. De inhoud van de opleiding wordt afgestemd op de specifieke behoeften van het door de bestuurder verrichte vervoer en op de relevante ontwikkelingen op het gebied van technologie en regelgeving, en daarbij wordt, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder. Tijdens de 35 uur moeten verschillende onderwerpen aan bod komen, inclusief herhalingsopleiding indien blijkt dat de bestuurder een specifieke corrigerende opleiding nodig heeft.

De lidstaten kunnen de voltooide specifieke opleiding die verplicht is op grond van andere EU-regelgeving, beschouwen als een van de modules van zeven uur. Die omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, opleiding inzake het vervoer van dieren op grond Verordening (EG) nr. 1/2005 en, voor het vervoer van passagiers, opleiding over de omgang met personen met een handicap op grond van

Verordening (EU) nr. 181/2011. Lidstaten kunnen echter besluiten dat een voltooide specifieke opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, als twee van de modules van zeven uur worden gerekend, mits dit de enige andere opleiding is die in acht wordt genomen bij de nascholing.

Deel 5

Goedkeuring van de basiskwalificatie en de nascholing

5.1. De opleidingscentra die met de basiskwalificatie en de nascholing zijn belast, moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten. Die goedkeuring mag uitsluitend op schriftelijke aanvraag worden verleend. Bij de goedkeuringsaanvraag dienen documenten met de volgende inhoud te worden overgelegd:

5.1.1. een passend opleidingsprogramma met vermelding van leerstof, lesprogramma, en de gebruikte lesmethoden;

5.1.2. de kwalificaties en werkterreinen van de instructeurs;

5.1.3. informatie over de cursusruimten, het lesmateriaal, de voor de praktijklessen beschikbare middelen en het gebruikte wagenpark;

5.1.4. de voorwaarden voor deelname aan de cursussen (aantal deelnemers).

5.2. De bevoegde instantie moet schriftelijk haar goedkeuring geven, waarbij de volgende voorwaarden gelden:

5.2.1. de opleiding moet worden gegeven conform de bij de aanvraag gevoegde documenten;

5.2.2. het moet voor de bevoegde autoriteiten mogelijk zijn om bevoegde personen de opleidingscursussen van de erkende centra te laten bijwonen, en zij moeten het recht hebben om er controle uit te oefenen op de ingezette middelen en het goede verloop van de opleidingen en de examens;

5.2.3. de goedkeuring kan worden ingetrokken of opgeschort, indien niet aan de voorwaarden ter zake wordt voldaan.

Het erkende centrum moet garanderen dat de instructeurs goed bekend zijn en rekening houden met de meest recente ontwikkelingen in de beroepsopleidingsvoorschriften en -eisen. De instructeurs moeten in het kader van een specifieke selectieprocedure aantonen dat zij didactisch en pedagogisch onderlegd zijn. Wat het praktijkgedeelte van de opleiding betreft, moeten de instructeurs aantonen dat zij ervaring als beroepsbestuurders of een analoge ervaring als bestuurder hebben, zoals die van instructeurs die lesgeven in het besturen van zware vrachtwagens.

Het lesprogramma moet worden opgesteld conform de goedkeuring, op basis van de op de lijst in deel 1 genoemde onderwerpen.

BIJLAGE II

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET EU-MODEL VOOR DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER

1. Fysieke kenmerken van de kwalificatiekaart bestuurder

   De fysieke kenmerken van de kwalificatiekaart bestuurder zijn in overeenstemming met de ISO-normen 7810 en 7816-1.

   De methoden voor toetsing van de fysieke kenmerken van de kwalificatiekaart bestuurder aan de internationale normen zijn in overeenstemming met ISO-norm 10373.

2. Informatie die verschijnt op de kwalificatiekaart bestuurder

   De kwalificatiekaart bestuurder heeft twee zijden:

   Bladzijde 1 bevat:

   a) de vermelding "kwalificatiekaart bestuurder", in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die de kaart afgeeft;

   b) de vermelding van de naam van de lidstaat die de kaart afgeeft; deze vermelding is facultatief;

   c) het onderscheidingsteken van de lidstaat die de kaart afgeeft, negatief afgedrukt in een door twaalf gele sterren omringde blauwe rechthoek; de onderscheidingstekens zijn:

B	:	België
BG	:	Bulgarije
CZ	:	Tsjechië
DK	:	Denemarken
D	:	Duitsland
EST	:	Estland
IRL	:	Ierland
GR	:	Griekenland
E	:	Spanje
F	:	Frankrijk
HR	:	Kroatië
I	:	Italië
CY	:	Cyprus
LV	:	Letland
LT	:	Litouwen
L	:	Luxemburg
H	:	Hongarije
M	:	Malta
NL	:	Nederland
A	:	Oostenrijk
PL	:	Polen
P	:	Portugal
RO	:	Roemenië
SLO	:	Slovenië

SK	:	Slowakije
FIN	:	Finland
S	:	Zweden

d) de gegevens die specifiek zijn voor de afgegeven kaart, met de volgende nummers:

1. de naam van de houder,
2. de voornaam van de houder,
3. geboortedatum en -plaats van de houder,
4. a) de datum van afgifte van de kaart;
   b) de datum waarop de kaart afloopt;
   c) de naam van de bevoegde instantie die de kaart afgeeft (mag op bladzijde 2 worden afgedrukt);
   d) een ander nummer dan het nummer van het rijbewijs, dat nuttig is voor de administratieve handelingen in verband met de kwalificatiekaart bestuurder (facultatieve vermelding);
5. a) nummer van het rijbewijs;
   b) serienummer van de kaart;
6. de foto van de houder,
7. de handtekening van de houder,
8. de verblijfplaats, de woonplaats of het postadres (facultatieve vermelding),
9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;

e) de vermelding "EU-model" in de taal/talen van de lidstaat die de kaart afgeeft en de vermelding "kwalificatiekaart bestuurder" in de overige talen van de Unie, gedrukt in blauwe letters en op zodanige wijze dat deze de achtergrond van de kaart vormen:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta" kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

f) de referentiekleuren:

— blauw: Pantone Reflex blue;

— geel: Pantone yellow.

Bladzijde 2 bevat:

a) 9. de categorieën voertuigen waarvoor de bestuurder aan de verplichtingen in verband met basiskwalificatie en nascholing voldoet;

10. de geharmoniseerde Uniecode "95" als bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG;

11. een ruimte voor de eventuele vermelding door de lidstaat die de kaart afgeeft, van de gegevens die noodzakelijk zijn voor de administratie of met betrekking tot de verkeersveiligheid (facultatieve vermelding). Indien de vermelding onder een in deze bijlage omschreven rubriek valt, moet deze vermelding worden voorafgegaan door het nummer van de overeenkomstige rubriek;

b) een toelichting bij de genummerde rubrieken op de bladzijden 1 en 2 van de kaart (ten minste voor de rubrieken 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) en 10).

Indien een lidstaat deze vermeldingen in een andere nationale taal dan het Bulgaars, het Deens, het Duits, het Engels, het Ests, het Fins, het Frans, het Grieks, het Hongaars, het Iers, het Italiaans, het Kroatisch, het Litouws, het Maltees, het Nederlands, het Pools, het Portugees, het Roemeens, het Sloveens, het Slowaaks, het Spaans, het Tsjechisch en het Zweeds wenst te stellen, moet hij de kwalificatiekaart bestuurder opstellen in twee talen waaronder één van die talen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.

3. Veiligheid, inclusief gegevensbescherming

De samenstellende delen van de kwalificatiekaart bestuurder zijn zodanig vervaardigd dat vervalsing en misbruik worden vermeden en pogingen daartoe zichtbaar worden.

De lidstaat zorgt ervoor dat het veiligheidsniveau van de kwalificatiekaart bestuurder ten minste vergelijkbaar is met dat van het rijbewijs.

4. Bijzondere bepalingen

Na overleg met de Commissie kunnen de lidstaten kleuren of markeringen, zoals een streepjescode, nationale symbolen en beveiligingsvoorzieningen toevoegen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.

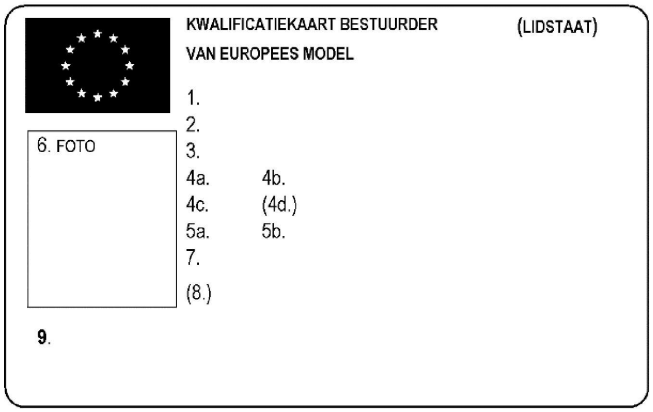
In het kader van de wederzijdse erkenning van de kwalificatiekaarten bestuurder mag de streepjescode geen andere informatie bevatten dan die welke reeds leesbaar op de kwalificatiekaart bestuurder voorkomt of die noodzakelijk is voor de afgifte van de kaart.

5. Overgangsbepalingen

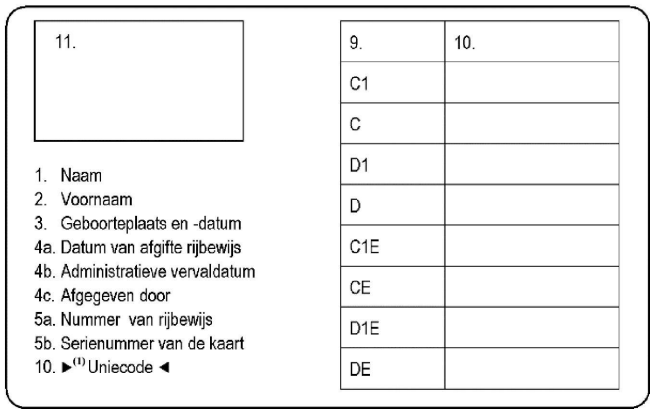
Kwalificatiekaarten bestuurder die vóór 23 mei 2020 zijn afgegeven, zijn geldig tot hun vervaldatum.

6. EU-model voor de kwalificatiekaart bestuurder

Bladzijde 1



Bladzijde 2



BIJLAGE III

CONCORDANTIETABEL VOOR DE VERWIJZINGEN NAAR BEPAALDE CATEGORIEËN VAN RIJBEWIJZEN

Verwijzing in deze richtlijn	Verwijzing in Richtlijn 2006/126/EG
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

BIJLAGE IV

Deel A

Ingetrokken richtlijn met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan

(bedoeld in artikel 14)

Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4)	
Richtlijn 2004/66/EG van de Raad (PB L 168 van 1.5.2004, blz. 35)	Uitsluitend punt IV, 2) van de bijlage
Richtlijn 2006/103/EG van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344)	Uitsluitend punt A, 6) van de bijlage
Verordening (EG) nr. 1137/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 21.11.2008, blz. 1)	Uitsluitend punt 9.11 van de bijlage
Richtlijn 2013/22/EU van de Raad (PB L 158 van 10.6.2013, blz. 356)	Uitsluitend deel A, punt 4, van de bijlage
Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 112 van 2.5.2018, blz. 29)	Uitsluitend artikel 1 en bijlage
Verordening (EU) 2019/1243 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 241)	Uitsluitend punt IX, 5) van de bijlage

Deel B

Termijnen voor omzetting in intern recht en toepassingsdata

(bedoeld in artikel 14)

Richtlijn	Omzettingstermijn	Toepassingsdatum
2003/59/EG	10 september 2006	10 september 2008 wat betreft de basiskwalificatie voor het besturen van voertuigen van de rijbewijscategorieën D1, D1 + E, D en D + E 10 september 2009 wat betreft de basiskwalificatie voor het besturen van voertuigen van de rijbewijscategorieën C1, C1 + E, C en C + E
(EU) 2018/645	23 mei 2020, met uitzondering van artikel 1, punt 6 23 mei 2021 wat betreft artikel 1, punt 6	

BIJLAGE V

Concordantietabel

Richtlijn 2003/59/EG	Deze richtlijn
Artikelen 1 tot en met 7	Artikelen 1 tot en met 7
Artikel 8, lid 1	Artikel 8, lid 1
Artikel 8, lid 2, eerste alinea, aanhef en punt a)	Artikel 8, lid 2, eerste alinea
Artikel 8, lid 2, eerste alinea, punt b)	—
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	Artikel 8, lid 2, tweede alinea
Artikel 8, leden 3, 4 en 5	Artikel 8, leden 3, 4 en 5
Artikelen 9 en 10	Artikelen 9 en 10
Artikel 10 bis	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 11 bis	Artikel 13
Artikel 13	—
Artikel 14	—
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 17	Artikel 16
Bijlage I	Bijlage I
Bijlage II	Bijlage II
Bijlage III	Bijlage III
—	Bijlage IV
—	Bijlage V