EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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)

TOELICHTING

1. In de context van een Europa van de burgers hecht de Commissie groot belang aan het vereenvoudigen en verduidelijken van het recht van de Unie om het duidelijker en toegankelijker te maken voor de burger, zodat deze nieuwe mogelijkheden krijgt en in staat wordt gesteld gebruik te maken van de specifieke rechten die hij aan het recht van de Unie kan ontlenen.

   Dit doel kan niet worden verwezenlijkt zolang talloze bepalingen die meermaals en vaak ingrijpend zijn gewijzigd, gedeeltelijk in de oorspronkelijke handeling en gedeeltelijk in de latere wijzigingshandelingen te vinden zijn. Om dan na te gaan wat de geldende regels zijn, is veel zoekwerk vereist, waarbij een groot aantal handelingen moet worden vergeleken.

   Codificatie van meermaals gewijzigde regels is dan ook van essentieel belang om het recht duidelijk en doorzichtig te maken.

2. Bij haar besluit van 1 april 1987[1] heeft de Commissie haar diensten opgedragen alle handelingen na maximaal tien wijzigingen te codificeren, waarbij zij erop wijst dat dit een minimumregel is en dat haar diensten ter wille van de duidelijkheid en het juiste begrip van de bepalingen ernaar zouden moeten streven de teksten waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen, met nog kortere tussenpozen te codificeren.

3. De conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Edinburgh (december 1992) hebben dit bevestigd[2] en het belang van codificatie onderstreept, omdat daarmee rechtszekerheid wordt verschaft omtrent de vraag welke wet op een gegeven moment op een bepaald onderwerp van toepassing is.

   Bij codificatie moet de normale procedure voor de vaststelling van handelingen van de Unie volledig in acht worden genomen.

   Aangezien bij codificatie geen inhoudelijke wijzigingen in de betrokken wetteksten mogen worden aangebracht, zijn het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bij Interinstitutioneel Akkoord van 20 december 1994 een versnelde werkmethode voor de codificatie van wetteksten overeengekomen.

4. Dit voorstel beoogt de codificatie van 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[3]. De nieuwe richtlijn vervangt de verschillende handelingen die erin zijn verwerkt[4]; dit voorstel laat de inhoud van de handelingen die worden gecodificeerd onverlet en beperkt zich er derhalve toe deze samen te voegen en daarin slechts de formele wijzigingen aan te brengen die voor de codificatie zelf vereist zijn.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Zie bijlage 3 bij deel A van die conclusies.
3 Opgenomen in het wetgevingsprogramma voor 2020.
4 Zie bijlage IV, deel A, bij dit voorstel.

5. Dit voorstel voor een codificatie is opgesteld op basis van een voorafgaande consolidatie, in 24 officiële talen, van Richtlijn 2003/59/EG en de handelingen tot wijziging daarvan, met behulp van een gegevensverwerkingssysteem van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie. Voor zover de artikelen zijn vernummerd, is het verband tussen de oude en de nieuwe nummering weergegeven in een concordantietabel die is opgenomen in bijlage V bij de gecodificeerde richtlijn.

↓ 2003/59/EG (aangepast)

2021/0018 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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[5],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[6],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓

(1) Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad[7] is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd[8]. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van die richtlijn te worden overgegaan.

↓ 2018/645 overweging 1

(2) In haar Witboek van 28 maart 2011, getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"[9], heeft de Commissie de "vision zero" naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen.

5 PB C […] van […], blz. […].

6 PB C […] van […], blz. […].

7 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).

8 Zie bijlage IV, deel A.

9 COM(2011) 144 definitief.

↓ 2018/645 overweging 2

(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"[10], 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.

↓ 2018/645 overweging 3

(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 Overeenkomst van Parijs. Alle economische sectoren moeten bijdragen aan de verwezenlijking 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.

↓ 2003/59/EG overweging 3 (aangepast)

(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 eigen rekening dan wel voor rekening van derden.

↓ 2003/59/EG overweging 4 (aangepast)

(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.

[10] COM(2010) 389 definitief.

↓ 2003/59/EG overweging 5

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 6 (aangepast)

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 22 (aangepast)

(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.

↓ 2018/645 overweging 6 (aangepast)

(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.

↓ 2018/645 overweging 7 (aangepast)

(11) Als het besturen van een voertuig met onregelmatige tussenpozen gebeurt, in plattelandsgebieden ⌦ of ⌫ 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.

↓ 2018/645 overweging 8

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 7

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 8 (aangepast)

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

↓ 2003/59/EG overweging 9 (aangepast)

(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.

↓ 2018/645 overweging 9

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 10 (aangepast)

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 11 (aangepast)

(18) Deze richtlijn ⌦ dient ⌫ geen afbreuk ⌦ te 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.

↓ 2003/59/EG overweging 12 (aangepast)

(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 de erkende opleidingscentra te garanderen, zouden de lidstaten geharmoniseerde goedkeuringscriteria moeten vaststellen, waaronder een gedegen vakbekwaamheid.

↓ 2003/59/EG overweging 13

(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.

↓ 2003/59/EG overweging 14

(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. Deze termijnen kunnen ingekort of verlengd worden. Na de eerste nascholing dient de bestuurder per vijf jaar een nascholing te volgen.

↓ 2003/59/EG overweging 15 (aangepast)

(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 geharmoniseerde model in deze richtlijn is vastgesteld. 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.

↓ 2018/645 overweging 10 (aangepast)

(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[11], 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.

↓ 2018/645 overweging 11 (aangepast)

(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.

↓ 2018/645 overweging 12

(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 communicatietechnologie (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 deze 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.

[11] 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).

↓ 2018/645 overweging 13 (aangepast)

(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.

↓ 2018/645 overweging 14 (aangepast)

(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 door de standaardmodellen voorgeschreven vorm, die de wederzijdse erkenning waarborgt voor elke bestuurder die aan de eisen van ⌦ deze ⌫ richtlijn voldoet.

↓ 2018/645 overweging 15

(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.

↓ 2018/645 overweging 19

(29) Teneinde bij te dragen aan de reductie van broeikasgasemissies en de verbetering van de luchtkwaliteit, door het gebruik te bevorderen van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen op hun grondgebied houders van een rijbewijs van categorie B toe te staan bepaalde typen door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te besturen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 3 500 kg is maar ten hoogste 4 250 kg bedraagt. Die mogelijkheid tot overschrijding van 3 500 kg kan slechts worden geboden op voorwaarde dat deze bijkomend toegestane massa uitsluitend toe te schrijven is aan de extra massa als gevolg van de alternatieve aandrijfsystemen en onder voorbehoud van beperkingen en voorwaarden die bedoeld zijn om negatieve effecten voor de verkeersveiligheid te voorkomen.

↓ 2003/59/EG overweging 17

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

↓ 2019/1243 art. 1 en bijlage, punt IX (aangepast)

(31) 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[12]. 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.

↓ 2018/645 overweging 20 (aangepast)

(32) 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.

↓ (aangepast)

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

[12] PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

↓ 2003/59/EG

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

↓ 2018/645 art. 1, punt 1

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,

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.

↓ 2018/645 art. 1, punt 2 (aangepast)

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 dit lid 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 de eigen onderneming van de bestuurder;

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.

🡻 2003/59/EG (aangepast)

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) de 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, onder a), afgegeven;

ii) de 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, onder 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 onder i) en 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, onder a), punt ii), en onder b), en ⌦ in artikel 5, ⌫ lid 3, onder a), punt i), en onder 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[13] bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid hebben behaald, vrijstellen van de in lid 1, onder a), punten i) en ii), en lid 2 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 ⌦ 10 september 2008 ⌫ is afgegeven;

[13] 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).

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 ⌦ 10 september 2009 ⌫ is afgegeven.

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 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. Getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie

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

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), punt 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 bovenbedoelde 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, onder a), punt 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 bovenbedoelde 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 bovenbedoelde 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.

↓ 2018/645 art. 1, punt 3

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 bijlage I, deel 5, erkend opleidingscentrum. De opleiding bestaat uit klassikale lessen, praktijklessen en indien beschikbaar lessen met hulpmiddelen op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie (ICT) of 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 bijlage I, deel 1, 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.

↓ 2003/59/EG (aangepast)

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 van nascholing uit.

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, moeten om de vijf jaar, en vóór de vervaldatum van het getuigschrift van nascholing, 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 opnemen.

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

↓ 2018/645 art. 1, punt 4

De in artikel 1, onder 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.

↓ 2003/59/EG (aangepast)

Bestuurders als bedoeld in artikel 1, onder 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, onder 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.

↓ 2018/645 art. 1, punt 5 (aangepast)

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 beschreven model.

Indien de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het getuigschrift is behaald de 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, onder 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[14] 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

[14] 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).

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.

↓ 2018/645 art. 1, punt 6 (aangepast)

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[15].

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.

↓ 2019/1243 art. 1 en bijlage, punt IX, onder 5) (aangepast)

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.

---

[15] 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 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.

↓ 2003/59/EG (aangepast)

Artikel 14

Intrekking

Richtlijn ⊠ 2003/59/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage IV, deel A, genoemde handelingen, ⌫ wordt ingetrokken ⊠ , onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage IV, deel B, 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.

↓ 2003/59/EG (aangepast)

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op ⌦ 24 mei 2021 ⌫.

Artikel 16

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*