EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (kodifiering)

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. Inom ”Medborgarnas Europa” fäster kommissionen stor vikt vid att unionsrätten förenklas och förtydligas så att den blir mer tillgänglig och begriplig för medborgarna och därmed ger dem nya möjligheter och tillfällen att utöva de särskilda rättigheter som de kan åberopa.

   Ett hinder för att uppnå detta mål är dock att ett stort antal bestämmelser som har ändrats flera gånger och ofta på ett väsentligt sätt finns spridda i såväl den ursprungliga rättsakten som i senare ändringsrättsakter. För att kunna fastställa vilka bestämmelser som gäller fordras därför att ett stort antal rättsakter kontrolleras och jämförs.

   Unionsrättens klarhet och överskådlighet är därför beroende av att ofta ändrade bestämmelser kodifieras.

2. Genom beslut av den 1 april 1987[1] gav kommissionen sina avdelningar i uppdrag att kodifiera rättsakter senast efter det att de ändrats för tionde gången. Den underströk samtidigt att detta är en minimiregel och att avdelningarna bör sträva efter att kodifiera de texter som de har ansvar för med ännu kortare mellanrum för att göra bestämmelserna klara och begripliga.

3. Detta bekräftades i ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådet i Edinburgh i december 1992[2], där också betydelsen av kodifiering betonades, eftersom den garanterar förutsebarhet i fråga om vilken lag som är tillämplig vid en viss tidpunkt i en viss fråga.

   Kodifieringen ska genomföras i enlighet med det normala förfarandet för antagande av unionens rättsakter.

   Eftersom rättsakterna inte får ändras i sak vid en kodifiering har Europaparlamentet, rådet och kommissionen i ett interinstitutionellt avtal av den 20 december 1994 enats om en påskyndad arbetsmetod i syfte att snabbt kunna anta kodifierade rättsakter.

4. Detta förslag avser en kodifiering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG[3]. Det nya direktivet ersätter de olika rättsakter som omfattas av kodifieringen[4]. Förslaget följer de kodifierade texterna vad beträffar innehållet i sak och begränsar sig därmed till att föra samman texterna, vilket innebär att de ändringar som krävs till följd av kodifieringen endast är av formell karaktär.

5. Detta förslag till kodifiering har utarbetats på grundval av en föregående konsolidering på 24 officiella språk av direktiv 2003/59/EG och dess ändringsrättsakter, som genomförts av Europeiska unionens publikationsbyrå med hjälp av ett databehandlingssystem. I de fall artiklarna har numrerats om framgår förhållandet mellan de gamla och nya artikelnumren av en tabell i bilaga V till det kodifierade direktivet.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Se bilaga 3 till del A i slutsatserna.
3 Förslaget finns infört i lagstiftningsprogrammet för 2020.
4 Se del A i bilaga IV till detta förslag.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

2021/0018 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (kodifiering)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[5],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[6],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

↓

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG[7] har ändrats väsentligt flera gånger[8]. För att skapa klarhet och överskådlighet bör det direktivet kodifieras.

↓ 2018/645 skäl 1 (anpassad)

(2) I sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*[9] presenterar kommissionen en ”nollvision” i enlighet med vilken antalet dödsolyckor i ⌦ trafiken är nära noll ⌫ senast 2050.

5 EUT C […], […], s. […].

6 EUT C […], […], s. […].

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

8 Se del A i bilaga IV.

9 KOM(2011) 144 slutlig.

↓ 2018/645 skäl 2

(3) I sitt meddelande om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 med titeln *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011-2020*[10] föreslog kommissionen att man skulle ha som mål att ytterligare ha halverat antalet dödsolyckor senast 2020 med start från 2010. För att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter samt skydd för sårbara trafikanter.

↓ 2018/645 skäl 3

(4) Ett bindande mål om att senast 2030 ha minskat växthusgasutsläppen från hela EU-konomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23–24 oktober 2014. Detta mål för utsläppsminskningar kommer att bidra till att Parisavtalets långsiktiga mål uppnås, och samtliga sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå det. Transportsektorn behöver en heltäckande strategi för främjandet av utsläppsminskningar och energieffektivitet. Arbetet mot utsläppssnål rörlighet bör fortsätta, bland annat genom forskning och införande av nya tekniska lösningar som redan finns tillgängliga. Förarna behöver lämplig utbildning för att kunna köra så effektivt som möjligt.

↓ 2003/59/EG skäl 3 (anpassad) (anpassad)

(5) För att förarna ska kunna uppfylla ⌦ vägtransportmarknadens krav ⌫, bör ⌦ unionsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter ⌫ omfatta alla förare, oavsett om de framför fordon i egenskap av egenföretagare eller som löntagare, ⌦ och oavsett om de gör det ⌫ för egen eller annans räkning.

↓ 2003/59/EG skäl 4 (anpassad) (anpassad)

(6) ⌦ Unionsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter bör syfta till att ⌫ säkerställa förarens lämplighet på grundval av hans ⌦ eller hennes ⌫ kompetens, såväl när det gäller rätten att framföra fordon som vid utövandet av denna verksamhet.

↓ 2003/59/EG skäl 5

(7) Avsikten med kravet på grundläggande kompetens och fortbildning är särskilt att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, inbegripet vid sådana åtgärder som föraren utför då fordonet står stilla. Dessutom bör ett moderniserat föraryrke väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidra till rekryteringen av nya förare vid en tidpunkt då det råder brist på sådana.

[10] KOM(2010) 389 slutlig.

↓ 2003/59/EG skäl 6 (anpassad)

(8) För att undvika olikhet i konkurrensvillkoren bör detta direktiv omfatta ⌦ framförande av fordon av såväl ⌫ medborgare i en medlemsstat som ⌦ medborgare ⌫ i ett tredjeland, vilka är anställda i ⌦ eller anlitas av ⌫ ett företag som är etablerat i en medlemsstat.

↓ 2003/59/EG skäl 22 (anpassad)
(anpassad)

(9) Det är önskvärt, för att respektera ⌦ unionsrättens ⌫ principer, att från tillämpningen av detta direktiv undanta förare av fordon som används för transporter när detta anses ha en mindre inverkan på trafiksäkerheten eller i de fall då kraven i detta direktiv skulle medföra en oproportionerlig ekonomisk eller social börda.

↓ 2018/645 skäl 6 (anpassad)

(10) ⌦ Vissa ⌫ undantag ⌦ bör fastställas avseende ⌫ situationer där framförandet av fordon inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och där det skulle utgöra en oproportionerlig börda för föraren att uppfylla kraven i ⌦ detta ⌫ direktiv. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 % av den månatliga arbetstiden.

↓ 2018/645 skäl 7 (anpassad)

(11) ⌦ Om framförandet av fordon sker sällan äger rum i landsbygdsområden, eller utförs av förare som försörjer den egna verksamheten ⌫, bör undantag gälla under förutsättning att trafiksäkerheten ⌦ fortfarande säkerställs ⌫. På grund av skillnaderna mellan olika landsbygdsområden inom unionen i fråga om geografi, klimat och befolkningstäthet, bör medlemsstaterna ha rätt att avgöra huruvida sådant framförande kan anses som tillfälligt och huruvida ett sådant undantag påverkar trafiksäkerheten, till exempel på grundval av vägtyp, trafikvolym eller förekomst av sårbara trafikanter.

↓ 2018/645 skäl 8

(12) Eftersom de sträckor som måste avverkas i arbetet av personer som arbetar inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, djuruppfödning och fiske, vilka är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde, kan variera inom unionen, bör det överlåtas till medlemsstaterna att i nationell rätt fastställa det högsta tillåtna avstånd, räknat från den plats där företaget är beläget, som undantagen gäller för.

↓ 2003/59/EG skäl 7 (anpassad)

(13) För att kunna fastställa att föraren uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna utfärda ett bevis till denne om yrkesmässig kompetens, (nedan kallat *yrkeskompetensbevis*), som belägg för dennes grundläggande kompetens eller fortbildning.

↓ 2003/59/EG skäl 8 (anpassad)

(14) Medlemsstaterna ⌦ bör ⌫ kunna välja mellan flera olika alternativ för att underlätta genomförandet av bestämmelserna om den grundläggande kompetensen.

↓ 2003/59/EG skäl 9 (anpassad)

(15) För att upprätthålla kompetensen för redan yrkesverksamma förare bör dessa åläggas ⌦ att genomgå fortbildning på sådana områden ⌫ som är väsentliga för deras yrkesutövning.

↓ 2018/645 skäl 9 (anpassad)

(16) De förare som undantagits från kravet på grundläggande kompetens bör, trots att de fortsätter att omfattas av ⌦ undantaget ⌫, vara skyldiga att genomgå fortbildning för att säkerställa att ⌦ de kunskaper som är viktiga ⌫ för deras ⌦ arbete ⌫ alltid är uppdaterade.

↓ 2003/59/EG skäl 10 (anpassad)
(anpassad)

(17) Minimikraven för den grundläggande kompetensen och fortbildningen omfattar de säkerhetsregler som ska iakttas under framförande av fordon och vid stillastående. Utvecklingen av ett ⌦ defensivt körsätt ⌫ (förutse faror och ta hänsyn till övriga trafikanter), vilket går hand i hand med en rationell bränsleförbrukning, ⌦ bör ⌫ få positiva följdverkningar både för samhället och för själva vägtransportsektorn.

↓ 2003/59/EG skäl 11

(18) Detta direktiv bör inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än det som föreskrivs för erhållandet av det yrkeskompetensbevis som styrker att innehavaren besitter motsvarande grundläggande kompetens.

↓ 2003/59/EG skäl 12 (anpassad)

(19) Endast ⌦ utbildningscentrum ⌫ som godkänts av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna organisera de utbildningskurser som ingår i den grundläggande kompetensen och fortbildningen. För att garantera kvaliteten på de godkända centrumen bör de behöriga myndigheterna fastställa harmoniserade kriterier för godkännande, bland annat krav på en välgrundad yrkeskompetens.

↓ 2003/59/EG skäl 13 (anpassad)

(20) Inte endast de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utan även de enheter som dessa utser bör få i uppdrag att anordna de prov som avses inom ramen för den grundläggande kompetensen och fortbildningen. Med hänsyn till ⌦ den betydelse som detta direktiv har ⌫ för trafiksäkerhet och lika konkurrensvillkor, bör medlemsstaternas behöriga myndigheter övervaka dessa prov.

↓ 2003/59/EG skäl 14 (anpassad)

(21) Medlemsstaterna bör föreskriva att den första fortbildningen ska vara avslutad och till föraren utfärda yrkeskompetensbeviset för denna senast fem år efter antingen datumet för utfärdandet av yrkeskompetensbeviset för den grundläggande kompetensen eller sista datumet för vissa förares hävdande av sina tidigare rättigheter. Kortare eller längre tidsfrister bör även tillåtas. Efter sin första fortbildning bör föraren gå en ⌦ fortbildning ⌫ vart femte år.

↓ 2003/59/EG skäl 15 (anpassad)

(22) För att styrka att en förare som är medborgare i en medlemsstat innehar ett av de yrkeskompetensbevis som avses i detta direktiv, och för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av de olika yrkeskompetensbevisen, bör medlemsstaterna föra in den därför avsedda harmoniserade ⌦ unionskoden ⌫ samt det datum då koden upphör att gälla antingen på körkortet eller på yrkeskompetensbeviset för förare, ⌦ vilket erkänns ömsesidigt av medlemsstaterna och för vilket en harmoniserad modell anges i detta direktiv ⌫. ⌦ Yrkeskompetensbeviset för förare ⌫ bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och lika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför.

↓ 2018/645 skäl 10

(23) Medlemsstaterna bör, i samarbete med kommissionen, elektroniskt utbyta information om yrkeskompetensbevis. De bör ta fram den nödvändiga elektroniska plattformen med beaktande av en kostnads-nyttoanalys utförd av kommissionen, inbegripet möjligheten att utöka det nätverk för EU-körkort som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG[11]. En av fördelarna med detta är att medlemsstaterna enkelt kommer att kunna få tillgång till information om genomgången utbildning som inte finns angiven på förarens körkort. Det är viktigt att medlemsstaterna och kommissionen arbetar med att vidareutveckla denna funktion med målet att ha tillgång till sådan information i realtid vid vägkontroller.

↓ 2018/645 skäl 11 (anpassad)

(24) Med beaktande av utvecklingen inom utbildning och undervisning, och för att förstärka ⌦ detta direktivs bidrag ⌫ till trafiksäkerheten och betydelsen av utbildning av förare, bör frågor som rör trafiksäkerheten, till exempel riskmedvetande, skydd av sårbara trafikanter ⌦ såsom ⌫ fotgängare, cyklister och personer med nedsatt rörlighet, bränslesnål körning, framförande av fordon vid extrema väderförhållanden och ⌦ utförande ⌫ av specialtransporter ⌦ behandlas ⌫ i utbildningskurserna. I detta sammanhang bör kurserna även ha koppling till intelligenta transportsystem och bör utvecklas så att de följer med i den tekniska utvecklingen.

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

↓ 2018/645 skäl 12

(25) Medlemsstaterna bör få en klar valmöjlighet att förbättra och modernisera utbildningsmetoder med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (nedan kallade *IKT-verktyg*), t.ex. e-lärande och blandat lärande, för en del av utbildningen, samtidigt som kvaliteten på utbildningen säkerställs. När utbildningsmetoder förbättras och moderniseras med hjälp av IKT-verktyg är det viktigt att ta hänsyn till att vissa specialområden kräver praktisk utbildning och inte kan avhandlas tillfredsställande med dessa utbildningsverktyg, till exempel montering av snökedjor och säkring av last, eller andra delar av utbildningen där de praktiska inslagen är viktiga. Praktisk utbildning kan, men behöver inte, bestå av framförande av fordon. En betydande del av den utbildning som krävs enligt detta direktiv bör genomföras vid ett godkänt utbildningscentrum.

↓ 2018/645 skäl 13 (anpassad)

(26) För att säkerställa överensstämmelse mellan de olika former av utbildning som krävs enligt unionsrätten bör medlemsstaterna ges möjlighet att kombinera olika typer av relevant utbildning. Till exempel bör det vara möjligt för dem att kombinera utbildning i transport av farligt gods, i medvetenhet om funktionsnedsättningar eller i djurtransporter, med den utbildning som föreskrivs i ⌦ detta ⌫ direktiv.

↓ 2018/645 skäl 14 (anpassad)

(27) För att undvika att skillnader i praxis mellan medlemsstaterna hindrar ömsesidigt erkännande och begränsar rätten för förare att genomgå fortbildning i den medlemsstat där de arbetar, bör myndigheterna i medlemsstaterna, om den avslutade utbildningen inte kan anges på körkortet, vara skyldiga att utfärda ⌦ ett yrkeskompetensbevis för förare ⌫, i den form som föreskrivs i standardmodellerna, ⌦ som säkerställer ⌫ ömsesidigt erkännande för alla förare som uppfyller kraven i ⌦ detta ⌫ direktiv.

↓ 2018/645 skäl 15

(28) När förare från tredjeländer använder förartillstånd som bevis på att utbildningskraven uppfyllts kan detta vara till hinder för förarna när transportföretaget lämnar tillbaka tillståndet till de utfärdande myndigheterna, särskilt när dessa förare vill ta anställning i en annan medlemsstat. För att undvika lägen där förare under dessa omständigheter måste repetera sin utbildning när de tar en ny anställning bör medlemsstaterna uppmuntras att samarbeta och utbyta information om förares yrkeskompetens.

↓ 2018/645 skäl 19 (anpassad)

(29) För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och en förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, bör medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att ⌦ framföra ⌫ vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa

framdrivningssystemet medför, och bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.

↓ 2003/59/EG skäl 17

(30) Särskilda certifieringsbestämmelser bör fastställas för förare som är medborgare i tredjeland och som omfattas av detta direktiv.

↓ 2019/1243 artikel 1 och bilagan punkt IX.5 (anpassad)

(31) I syfte att anpassa ⌦ detta ⌫ direktiv till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i ⌦ fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ⌫ delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av bilagorna I och II ⌦ till detta direktiv ⌫. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[12]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

↓ 2018/645 skäl 20 (anpassad)

(32) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att ⌦ fastställa en unionsomfattande standard ⌫ vad avser grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsöverskridande karaktären av vägtransporter och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

↓

(33) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och datum för tillämpning av direktiven som anges i del B i bilaga IV.

---

[12] EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ 2003/59/EG

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

↓ 2018/645 artikel 1.1 (anpassad)

Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på framförande av fordon av personer som är

a) medborgare i en medlemsstat,

b) medborgare i ett tredjeland ⌦ som är ⌫ anställda i ⌦ eller anlitas ⌫ av ett företag som är etablerat i en medlemsstat,

nedan kallade *förare*, och som utför transporter på allmän väg inom unionen med följande fordon:

– Fordon för vilka det krävs innehav av körkort för någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i direktiv 2006/126/EG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

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

Vid tillämpningen av detta direktiv ska de hänvisningar till körkortskategorier som innehåller ett plustecken (”+”) läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

↓ 2018/645 artikel 1.2 (anpassad)

Artikel 2

Undantag

1. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon

a) vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 km/tim,

b) som används av militären, civilförsvaret, räddningstjänsten, brandväsendet, ordningsmakten och ambulanstjänsten, eller som står under dessas kontroll, när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer,

c) som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll ⌦ eller som är ⌫ nya eller ombyggda ⌦ och ⌫ ännu inte har börjat användas,

d) för vilka körkort för kategori D eller D1 krävs och vilka körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en servicedepå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,

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

f) som används för övningskörning och prov för personer som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis, i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, under förutsättning att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport,

g) som används för icke-kommersiell person- eller godstransport,

h) som transporterar material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Med avseende på led f i denna punkt ska detta direktiv inte tillämpas på en person som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, när personen genomgår kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande, förutsatt att personen åtföljs av en annan person som innehar ett yrkeskompetensbevis, eller av en trafiklärare, för den fordonskategori som används för det ändamål som anges i det ledet.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas i fall då samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) ⌦ Förarna av fordonen ⌫ kör i landsbygdsområden för att försörja den egna verksamheten.

b) ⌦ Förarna ⌫ erbjuder inte transporttjänster.

c) ⌦ Medlemsstaterna ⌫ bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet. ⌦ Det ⌫ ska dock tillämpas om framförandet av ⌦ ett sådant fordon ⌫ ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning eller om framförandet av fordonet överstiger ett i nationell rätt fastställt avstånd från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

Artikel 3

Kompetens och utbildning

1. För att få framföra fordon i ⌦ i den mening som avses i ⌫ artikel 1 krävs dels grundläggande kompetens, dels fortbildning. I detta syfte ska medlemsstaterna föreskriva följande:

a) Ett system för förvärvande av grundläggande kompetens

Medlemsstaterna ska välja mellan följande två alternativ:

i) Ett alternativ med både deltagande i utbildning och genomfört prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I ska detta slag av grundläggande kompetens omfatta krav på deltagande i utbildning av en viss längd. Denna ska avslutas med ett prov. Vid godkänt ⌦ provresultat ⌫ ska ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 a utfärdas.

ii) Ett alternativ med endast prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I ska detta slag av grundläggande kompetens inte omfatta krav på deltagande i utbildning utan endast ett

teoretiskt och ett praktiskt prov. Vid godkänt ⌦ provresultat ⌫ ska ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 b utfärdas.

Dock får en medlemsstat ge en förare tillstånd att framföra fordon inom den statens territorium innan han ⌦ eller hon ⌫ har erhållit ett yrkeskompetensbevis, då föraren deltar i en nationell yrkesutbildning om lägst sex månader, ⌦ för ⌫ en period om högst tre år. Inom denna yrkesutbildning får de prov som avses i leden i och ii genomföras i etapper.

b) Ett fortbildningssystem

I enlighet med avsnitt 4 i bilaga I ska fortbildningen omfatta krav på deltagande i utbildning. Till styrkande av denna utbildning ska ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 8.1 utfärdas

2. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare tempo förvärva grundläggande kompetens så att förare kan få framföra fordon i de fall som anges i artikel 5.2 a ii, 5.2 b, 5.3 a i och 5.3 b.

I enlighet med avsnitt 3 i bilaga I ska den snabbförvärvade grundläggande kompetensen omfatta krav på deltagande i en utbildning. Denna ska avslutas med ett prov. Vid godkänt provresultat ska ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2 utfärdas.

3. Medlemsstaterna får undanta förare som har erhållit det examensbevis om yrkesmässig kompetens som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009[13] från de prov som avses i punkterna 1 a i ⌦ , 1 a ⌫ ii och 2 i fråga om de ämnen som ingår i det prov som anges i den förordningen och i förekommande fall från närvaroplikt vid motsvarande kursmoment.

Artikel 4

Hävdvunna rättigheter

Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är de förare som innehar

a) ett körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänts vara likvärdigt och som utfärdats senast ⌦ den 10 september 2008 ⌫,

b) ett körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänts vara likvärdigt och som utfärdats senast ⌦ den 10 september 2009 ⌫.

Artikel 5

Grundläggande kompetens

1. För att uppnå grundläggande kompetens krävs det inte att den sökande redan innehar körkort för motsvarande kategori.

2. Förare av fordon som är avsett för godstransporter får

a) från och med 18 års ålder framföra fordon

i) i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1,

[13] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

ii) i körkortskategorierna C1 och C1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

b) från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

3. Förare av fordon som är avsett för persontransporter får

a) från och med 21 års ålder framföra fordon

i) i körkortskategorierna D och D + E när de används för persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 18 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ⌦ dessa ⌫ kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

ii) i körkortskategorierna D och D + E, under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 20 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ⌦ dessa ⌫ kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare.

b) från och med 23 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och D + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av de åldersgränser som anges i punkt 2 behöver inte förare som utför godstransporter och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 för någon av de fordonskategorier som omfattas av punkt 2 i den här artikeln förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för övriga fordonskategorier som omfattas av den punkten.

Dessa bestämmelser gäller på samma villkor förare som utför persontransporter för de fordonskategorier som avses i punkt 3.

5. Förare som utför godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter eller omvänt och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, behöver inte upprepa de gemensamma delarna i den grundläggande kompetensen utan endast de delar som är specifika för den nya kompetensen.

Artikel 6

Yrkeskompetensbevis ⌦ om grundläggande kompetens ⌫

1. Yrkeskompetensbevis ⌦ om grundläggande kompetens ⌫

a) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av deltagande i en utbildning och genomfört prov

I enlighet med artikel 3.1 a i ska medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett utbildningscentrum som godkänts av de behöriga myndigheterna i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I (nedan kallat *godkänt utbildningscentrum*). I denna utbildning ska samtliga ämnen som avses i förteckningen i avsnitt 1 i bilaga I tas upp. Utbildningen ska avslutas med godkänt resultat i det prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa ska anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har

den kunskapsnivå i ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ ska övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis ⌦ om grundläggande kompetens ⌫.

b) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av genomförda prov

I enlighet med artikel 3.1 a ii ska medlemsstaterna kräva att aspiranten uppnår godkända resultat i de teoretiska och praktiska prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa ska anordna dessa prov, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i samtliga ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ ska övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis ⌦ om grundläggande kompetens ⌫.

2. Yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens

I enlighet med artikel 3.2 ska medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett godkänt utbildningscentrum. I denna utbildning ska samtliga de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I tas upp.

Utbildningen ska avslutas med ett prov enligt avsnitt 3 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa ska anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ ska övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens.

↓ 2018/645 artikel 1.3

Artikel 7

Fortbildning

I fortbildningen, som ska syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, ska tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och en minskning av den miljöpåverkan som framförandet av fordon medför.

Fortbildningen ska anordnas av ett godkänt utbildningscentrum i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I. Utbildningen ska bestå av klassrumsundervisning, praktisk utbildning och, om möjligt, utbildning med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (IKT-verktyg) eller avancerade simulatorer. Om föraren byter företag ska hänsyn tas till fortbildning som redan genomgåtts.

Fortbildning ska vara utformad för att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I. Den ska täcka flera olika ämnen och ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet. Ämnena för utbildningen ska vara anpassade till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och, så långt möjligt, till förarens specifika utbildningsbehov.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

Artikel 8

Yrkeskompetensbevis om fortbildning

1. Efter fortbildningen enligt artikel 7 ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det godkända utbildningscentrumet till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om fortbildning.

2. Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 ⌦ ska genomgå en första fortbildning ⌫ inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.

Medlemsstaterna får förkorta eller förlänga ⌦ den tidsperiod ⌫ som avses i ⌦ första stycket ⌫, bland annat för att ⌦ den ⌫ ska sammanfalla med den dag då körkortets giltighetstid löper ut. Perioden får dock inte vara kortare än tre år eller längre än sju år.

3. Förare som har genomgått den första fortbildningen enligt punkt 2 ska genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

4. Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller ⌦ punkt 1 i den här artikeln ⌫ samt förare enligt artikel 4 som upphört att vara yrkesverksamma och som inte längre uppfyller kraven i punkterna ⌦ 1, 2 och 3 i den här artikeln ⌫ ska genomgå en fortbildning innan de återgår till att utöva yrket.

5. Förare som utför godstransporter eller persontransporter på väg, och som har genomgått fortbildning för någon av körkortskategorierna i artikel 5.2 och 5.3, ska undantas från skyldigheten att genomgå fortbildning för någon annan av de kategorier som anges i de punkterna.

Artikel 9

Utbildningsort

↓ 2018/645 artikel 1.4

Förare enligt artikel 1 a i detta direktiv ska erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i detta direktiv i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort enligt definitionen i artikel 12 i direktiv 2006/126/EG.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

Förare enligt artikel 1 b ska erhålla denna kompetens i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd för dem.

Förare enligt artikel 1 a och b ska genomgå fortbildning enligt artikel 7 i den medlemsstat där de har ⌦ sin permanenta bosättningsort ⌫ eller i den medlemsstat där de arbetar.

↓ 2018/645 artikel 1.5 (anpassad)

Artikel 10

Unionskod

1. På grundval av yrkeskompetensbeviset ⌦ om grundläggande kompetens ⌫ och yrkeskompetensbeviset om fortbildning ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 5.2, 5.3 och 8 i detta direktiv, ange den harmoniserade unionskoden 95, enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG, intill motsvarande körkortskategorier,

– på körkortet, eller

– på det yrkeskompetensbevis för förare som ska upprättas i enlighet med förlagan i bilaga II till det här direktivet.

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

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset ska de behöriga myndigheterna förvissa sig om att körkortet alltjämt är giltigt för den berörda fordonskategorin.

2. Förare enligt artikel 1 b ⌦ i detta direktiv ⌫ som framför fordon som används för godstransporter på väg ska även ha rätt att förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009[14], förutsatt att det är försett med unionskod 95. Vid tillämpningen av detta direktiv ska den utfärdande medlemsstaten ange unionskod 95 i tillståndets avsnitt för anmärkningar om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt detta direktiv.

3. Förartillstånd som inte är försedda med unionskod 95 och som utfärdats före den 23 maj 2020 i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009, särskilt punkt 7 i den artikeln, ska, i syfte att intyga att utbildningskraven enligt detta direktiv uppfyllts, godtas som kompetensbevis till och med deras sista giltighetsdatum.

↓ 2018/645 artikel 1.6

Artikel 11

Nätverk för verkställighet

1. För verkställighetsändamål ska medlemsstaterna utbyta information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats. För detta ändamål ska medlemsstaterna i samarbete med kommissionen utveckla ett elektroniskt nätverk eller arbeta med en utbyggnad av ett befintligt nätverk med beaktande av en utvärdering från kommissionen om det mest kostnadseffektiva alternativet.

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

2. Nätverket får innehålla information som anges i yrkeskompetensbevisen samt information om administrativa förfaranden kopplade till yrkeskompetensbevisen.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker uteslutande för att kontrollera efterlevnaden av detta direktiv, särskilt de utbildningskrav som fastställs i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679[15].

4. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av och för kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv.

↓ 2019/1243 artikel 1 och bilagan punkt IX.5

Artikel 12

Anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på ändringar av bilagorna I och II i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Artikel 13

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 26 juli 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om

---

[15] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

Artikel 14

Upphävande

Direktiv ⌦ 2003/59/EG, i dess lydelse enligt de akter som anges i del A i bilaga IV, upphör ⌫ att gälla, ⌦ utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och datum för tillämpning av direktiven som anges i del B i bilaga IV ⌫.

↓

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

↓ 2003/59/EG (anpassad)

Artikel 15

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den ⌦ 24 maj 2021 ⌫.

Artikel 16

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*