



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**om gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF om kvalifikationskrav og
efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til
godstransport eller personbefordring ad vej**

INDHOLDSFORTEGNELSE

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET om gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF om kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej.....	3
1. Generelle oplysninger	3
1.1. Indledning	3
1.2. Direktiv 2003/59/EF - grundlæggende elementer	3
1.3. Gennemførelse af direktiv 2003/59/EF	3
2. Gennemførelse af direktiv 2003/59/EF	4
2.1. Direktivets anvendelsesområde - Artikel 1	4
2.2. Undtagelser - Artikel 2	4
2.3. Kvalifikationer og uddannelse - Artikel 3	5
2.3.1. Obligatoriske grundlæggende kvalifikationer	5
2.3.1.1. En ordning, der omfatter både deltagelse i undervisning og en prøve	5
2.3.1.2. En ordning, der kun omfatter prøver	5
2.3.1.3. Intensivt grundlæggende kvalifikationskursus	6
2.3.2. Obligatorisk efteruddannelse.....	7
2.3.3. Tilrettelæggelse af efteruddannelsen.....	7
2.3.4. Godkendelse af uddannelsescentrene.....	7
2.4. Erhvervede rettigheder - Artikel 4.....	8
2.5. Grundlæggende kvalifikationer - Artikel 5	8
2.6. Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus - Artikel 6	10
2.7. Efteruddannelse - Artikel 7	11
2.8. Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse - Artikel 8	11
2.9. Uddannelsessted - Artikel 9	12
2.10. Fællesskabskode - Artikel 10	12
2.11. Minimumskrav til kvalifikationer og uddannelse - Bilag I	13
3. Konklusioner og henstillinger	14
3.1. Generel evaluering af gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF.....	14
3.2. Væsentlige aspekter, der skal forbedres, og henstillinger	14
Bilag.....	16

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

om gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF om kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej

1. GENERELLE OPLYSNINGER

1.1. Indledning

I henhold til artikel 13 i direktiv 2003/59/EF¹ skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport med en første evaluering af gennemførelsen af direktivet, navnlig med hensyn til ækvivalensen mellem de forskellige ordninger for grundlæggende kvalifikationer, der er omhandlet i artikel 3, samt hvor effektive de er.

Denne rapport er baseret på svarene fra medlemsstaterne og Norge på et spørgeskema uddelt til de nationale myndigheder i februar 2011.

De fleste af medlemsstaterne besvarede de stillede spørgsmål fuldstændigt. Nogle af dem var imidlertid ikke i besiddelse af alle de nødvendige data til at kunne give alle oplysningerne.

1.2. Direktiv 2003/59/EF - grundlæggende elementer

Direktiv 2003/59/EF om kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af lastbiler eller busser blev vedtaget for at sikre et fælles uddannelsesniveau for disse førere med henblik på at forbedre færdselssikkerheden i Europa.

Det fastsætter de obligatoriske grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører, som er statsborgere i en medlemsstat, eller som arbejder for en virksomhed, der er etableret i EU. Formålet med kravene er at sikre, at erhvervschauffører har de nødvendige kvalifikationer til at føre køretøjer. De grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelsen attesteres af et kvalifikationsbevis, der udstedes til chauffører.

Efteruddannelsen tilrettelægges af uddannelsescentre, som er godkendt af medlemsstaterne.

1.3. Gennemførelse af direktiv 2003/59/EF

I henhold til artikel 14 udløb fristen for gennemførelse af direktivet den 10. september 2006.

Fristen for anvendelsen af bestemmelserne på de grundlæggende kvalifikationer udløb den 10. september 2008 for førere med kørekort til kategori D1, D1+E, D eller D+E (busser) og den 10. september 2009 for førere med kørekort til kategori C1, C1+E, C eller C+E (lastbil).

¹ EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4-17, som ændret.

Alle medlemsstater har gennemført direktivet.

2. GENNEMFØRELSE AF DIREKTIV 2003/59/EF

2.1. Direktivets anvendelsesområde - Artikel 1

Direktivet finder anvendelse på kørsel udført af såvel statsborgere i en medlemsstat som statsborgere i et tredjeland, som er ansat i en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat og anvender køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C eller D.

Det anslås, at direktivet omfatter førere af ca. 6 mio. køretøjer i Europa².

Der findes kun ufuldstændige eller utilstrækkelige data vedrørende antallet af chauffører fra tredjelande. Hvis de findes, er tallene i de fleste tilfælde meget lave sammenlignet med det samlede antal chauffører³.

I de fleste medlemsstater er kvalifikationsbeviser for de grundlæggende kvalifikationer udstedt til et køretøj, hvortil der kræves et kørekort til kategori C, mere almindelige end dem, der udstedes til kørekort til kategori D.

2.2. Undtagelser - Artikel 2

Direktivet udelukker flere kategorier af førere fra dets anvendelsesområde⁴.

Størstedelen af medlemsstaterne anvender undtagelserne i artikel 2 fuldt ud. Rumænien anvender imidlertid ikke undtagelserne i artikel 2, litra e), f) og g). Norge anvender alle undtagelserne, bortset fra undtagelsen i artikel 2, litra f): ”førere af køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport i privat øjemed”.

I henhold til artikel 2, litra g), gælder dette direktiv ikke for ”førere af køretøjer, der benyttes til transport af materiel eller udstyr, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet”. Anvendelsen

² I henhold til konsekvensanalysen ”Om foranstaltninger, der øger effektiviteten af fartskriversystemet”, SEK 2011(948), GD MOVE.

³ Nogle skøn fra de nationale myndigheder: 510 ud af 15 000 i Ungarn, 100–200 ud af 11 000 i Polen, 190 ud af 3 042 i Portugal, 185 ud af 9 571 i Rumænien, 24 ud af 9 638 i Slovakiet, 23 ud af 10 136 i Det Forenede Kongerige, ingen ud af 8 606 i Bulgarien og tre ud af 615 i Litauen.

⁴ I henhold til artikel 2 gælder direktivet ikke for førere:

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

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

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

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

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

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

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

af denne undtagelse har for nogle kategorier af førere⁵ (f.eks. kranførere, mekanikere, der fører køretøjer, som transporterer landbrugsmaskiner, der er brudt sammen osv.) ført til forskellige fortolkninger. De berørte førere ansøger om at blive undtaget, men de offentlige myndigheder medtager dem stadig i direktivets anvendelsesområde. Der bør opstilles retningslinjer for at præcisere dette.

2.3. Kvalifikationer og uddannelse - Artikel 3

I henhold til artikel 3 er kørsel underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse.

Bilag I, afdeling 1, beskriver de emner, som efteruddannelsen skal dække.

Emnerne omfatter tre hovedtemaer, som er videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed, anvendelse af reglerne samt sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik.

Temaerne er inddelt i mål i forhold til det kørekort, de vedrører.

2.3.1. Obligatoriske grundlæggende kvalifikationer

Medlemsstaterne forventes at fastsætte en ordning for grundlæggende kvalifikationer, der omfatter enten deltagelse i undervisning og en prøve eller kun en teoretisk og praktisk prøve.

2.3.1.1. En ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve

I den første ordning skal de grundlæggende kvalifikationer omfatte et kursus, der dækker alle emnerne i bilag I, afdeling 1. En person, der ønsker at blive chauffør, skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj, som opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 91/439/EØF⁶. Uddannelsen har en varighed på 280 timer. Det bør understreges, at uddannelsen ikke må kombineres med uddannelse i andre typer kvalifikationer (f.eks. transport af farligt gods).

Ved uddannelsens afslutning underkaster de kompetente myndigheder chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven skal omfatte mindst ét spørgsmål for hvert mål på listen over emner i bilag I, afdeling 1.

2.3.1.2. En ordning med kun prøver

I den anden ordning tilrettelægger de kompetente myndigheder teoretiske og praktiske prøver for at efterprøve, om chaufførerne har de nødvendige kundskaber med hensyn til de mål og emner, der kræves i bilag I, afdeling 1.

Som nævnt i bilag I, punkt 2.2, består den teoretiske prøve af mindst to delprøver: enten multiple choice-spørgsmål eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele og case studies. Den teoretiske prøve skal strække sig over mindst fire timer.

⁵ Disse oplysninger stammer ikke fra de spørgeskemaer, medlemsstaterne har returneret, men blev meddelt Kommissionen af en række nationale myndigheder.

⁶ EUT L 237 af 24.8.1991, s. 1-24.

Den praktiske prøve består af to delprøver: en køreprøve med en varighed på 90 minutter, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed, og en praktisk prøve, der mindst omfatter evnen til at kunne stå for lastning af et køretøj (kørekort til kategori C og D), evnen til at kunne varetage passagerernes sikkerhed og komfort (D), evnen til at kunne forebygge kriminalitet (C og D), evnen til at kunne forebygge fysiske risici (C og D) og evnen til at kunne vurdere nødsituationer (C og D).

Prøven skal vare mindst 30 minutter.

15 medlemsstater og Norge har valgt kombinationen af kursus og prøve, mens 11 medlemsstater anvender de teoretiske og praktiske prøver. Tyskland har indført begge muligheder i national lovgivning, og chaufføren kan vælge (tabel 1).

Tabel 1 - Ordningen med grundlæggende kvalifikationer i medlemsstaterne og i Norge

Kun prøver	Belgien, Cypern, Det Forenede Kongerige, Grækenland, Irland, Letland, Malta, Nederlandene, Portugal, Rumænien og Østrig
Kursus og prøve	Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Italien, Litauen, Luxembourg, Norge, Polen, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet og Ungarn
Begge	Tyskland

Medlemsstaterne samarbejder med forskellige organisationer, som opbevarer dataene vedrørende grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, f.eks. nationale og regionale myndigheder⁷, forvaltninger⁸, styrelser⁹, direktorater¹⁰, ministerier, der beskæftiger sig med transport og færdselssikkerhed,¹¹ statsvirksomheder¹² og særlige centre oprettet til dette formål¹³.

2.3.1.3. Intensivt grundlæggende kvalifikationskursus

De grundlæggende kvalifikationer kan fremskyndes med et obligatorisk kursus på 140 timer og en prøve, som attesteres af et kvalifikationsbevis.

Hver chauffør skal have mindst 10 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster de kompetente myndigheder chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i bilag I, afdeling 1.

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus, som stadig er frivilligt, tilbydes af 19 medlemsstater og Norge (se tabel 2).

⁷ Østrig, Danmark, Tyskland, Ungarn, Irland og Rumænien.

⁸ Norge.

⁹ Finland og Sverige.

¹⁰ Grækenland, Italien og Letland.

¹¹ Cypern, Tjekkiet, Luxembourg og Polen.

¹² Litauen.

¹³ Slovenien.

Tabel 2 - Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus i medlemsstaterne og Norge

Medlemsstater, som tilbyder det intensive grundlæggende kvalifikationskursus	Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Italien, Litauen, Luxembourg, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige og Tjekkiet
Medlemsstater, som ikke tilbyder det intensive grundlæggende kvalifikationskursus	Cypern, Det Forenede Kongerige, Grækenland, Irland, Letland, Malta, Nederlandene og Østrig

En medlemsstat kan i henhold til direktivet også godkende en chauffør til kørsel på sit område, inden der er udstedt et kvalifikationsbevis.

2.3.2. Obligatorisk efteruddannelse

Medlemsstaterne forventes at fastlægge en efteruddannelsesordning baseret på obligatorisk deltagelse i undervisning. Uddannelsen afsluttes med udstedelse af et kvalifikationsbevis.

2.3.3. Tilrettelæggelse af efteruddannelsen

Uddannelsen tilrettelægges normalt af køreskoler, men den kan også tilrettelægges af nonprofitorganisationer, tekniske skoler, tekniske gymnasier, gymnasier¹⁴ eller sekundærskoler¹⁵.

I nogle medlemsstater¹⁶ finansieres efteruddannelsen delvist af den offentlige sektor.

2.3.4. Godkendelse af uddannelsescentre

I henhold til bilag I, afdeling 5, skal de uddannelsescentre, som tilrettelægger de grundlæggende kvalifikationskurser og efteruddannelsen, godkendes af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter om uddannelsesprogrammet og undervisningsmetoderne, undervisernes kvalifikationer, oplysninger om undervisningslokaler, den anvendte køretøjspark og antal deltagere.

Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse, forudsat at uddannelsen gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen.

Den kompetente myndighed kan udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen.

¹⁴ Dette er f.eks. tilfældet i Bulgarien.

¹⁵ Dette er tilfældet i Sverige.

¹⁶ Ud over Luxembourg, hvor efteruddannelsen finansieres af den offentlige sektor, yder den nationale arbejdsformidling i en række medlemsstater en form for støtte til efteruddannelsen.

2.4. Erhvervede rettigheder - Artikel 4

Direktivet fritager følgende chauffører for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus: indehavere af et kørekort til kategori D udstedt før september 2008 og indehavere af et kørekort til kategori C udstedt før september 2009.

Der er ikke indberettet større problemer med de håndhævende myndigheders anerkendelse af de erhvervede rettigheder for chauffører, der er statsborgere, og chauffører, der ikke er statsborgere.

De nationale offentlige myndigheder har givet oplysninger til håndhævelsessystemet ved bl.a. at udsende direktivet og gennemførelseslovene, ved at tilrettelægge ad hoc-kurser og møder med politiet, udsende breve og retsakter og lægge vejledninger ud på internettet. I nogle medlemsstater er forordningerne blevet underkastet offentlig høring, og politiet var et af de rådgivende organer i høringsprocessen ¹⁷. Endvidere er den retshåndhævende myndighed i Rumænien og Norge også det organ, der udsteder kvalifikationsbeviset.

De retshåndhævende myndigheder kan anvende mange midler til at kontrollere de erhvervede rettigheder for chauffører, der er statsborgere, og chauffører, der ikke er statsborgere, især ved at kontrollere kørekortets udstedelsesdato eller dets ægthed. De kan også kontakte den udstedende myndighed eller konsultere databasen med oplysningerne om de grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelsen, hvis en sådan findes.

I henhold til medlemsstaterne skaber dette aspekt af direktivet ikke større problemer. Der opstår imidlertid et problem, når kørekortet fornys og ikke længere indeholder den dato, hvor det blev udstedt første gang. Der er også usikkerhed om, hvordan bestemmelserne skal håndhæves, fordi de enkelte medlemsstater og Norge er på forskellige stadier i anvendelsen af direktivet. Denne situation vedrører kun nogle få chauffører og kan let løses gennem direkte udveksling af oplysninger mellem de nationale myndigheder.

2.5. Grundlæggende kvalifikationer - Artikel 5

Direktivet fastsætter minimumsalderen for at føre køretøjer beregnet til godstransport eller personbefordring i overensstemmelse med forskellige kriterier såsom kørekortskategorien, varigheden af den uddannelse, der er nødvendig for at opnå de grundlæggende kvalifikationer, og den tilbagelagte strækning.

¹⁷ Dette er tilfældet i Malta og Norge.

Tabel 3 - Oversigt over kravene til de grundlæggende kvalifikationer for nye chauffører (art. 5)

Køretøj	Kørekortkrav	Krav til kvalifikationsbevis	Alder
Godstransport	C - C+E	Normalt	18
	C1 - C1+E	Intensivt	18
	C - C+E	Intensivt	21
Personbefordring	D - D+E Rutekørsel og strækning på ≤ 50 km	Normalt	18
		Intensivt	21
	D - D+E	Normalt	21
			20 inden for deres område. Aldersgrænsen kan nedsættes til 18 år, når køretøjet ikke medfører passagerer.
		Intensivt	23
	D1 - D1+E	Normalt	18
		Intensivt	21

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

Derfor kan det grundlæggende kvalifikationskursus i 13 medlemsstater og i Norge¹⁸ kombineres med et kursus med henblik på opnåelse af et kørekort (se tabel 4).

¹⁸ Norge forlanger, at chaufførerne har gjort visse fremskridt i kørekortprogrammet, før de påbegynder det grundlæggende kvalifikationskursus.

Tabel 4 - Kombination af uddannelse med henblik på opnåelse af et kørekort til kategori C eller

D og de grundlæggende kvalifikationer i medlemsstaterne og Norge

<p>Medlemsstater, der kombinerer uddannelse med henblik på opnåelse af et kørekort til kategori C eller D, og de grundlæggende kvalifikationer</p>	<p>Østrig, Belgien, Danmark, Estland, Tyskland, Grækenland, Irland, Letland, Litauen, Malta, Nederlandene (delvist), Norge, Sverige og Det Forenede Kongerige</p>
<p>Medlemsstater, der ikke kombinerer uddannelse med henblik på opnåelse af et kørekort til kategori C eller D, og de grundlæggende kvalifikationer</p>	<p>Bulgarien, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Ungarn, Italien, Luxembourg, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien og Spanien</p>

Nogle af de medlemsstater, der kombinerer uddannelse med henblik på opnåelse af et kørekort, og de grundlæggende kvalifikationer, har valgt at lade uddannelse til opnåelse af kørekort til kategori C og D omfatte både de grundlæggende kvalifikationer og det intensive grundlæggende kvalifikationskursus, mens andre forlanger, at chaufførerne har gjort visse fremskridt i kørekortprogrammet, før de påbegynder det grundlæggende kvalifikationskursus.

Hvad angår spørgsmålet om et kvalifikationsbevis, før det tilsvarende kørekort er erhvervet, tillader de fleste medlemsstater ikke dette. Belgien accepterer imidlertid dette ved kombineret uddannelse, Østrig kræver kun, at den teoretiske prøve skal være bestået på forhånd, og Litauen forlanger, at chaufføren kun har et kørekort til kategori B. Selv om Norge generelt kun kræver, at chaufføren har et kørekort, før der udstedes et kvalifikationsbevis, fritager det chauffører, som er i et erhvervsmæssigt lærlinge- eller praktikforhold.

2.6. Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus - Artikel 6

Medlemsstaterne udsteder kvalifikationsbeviset til chauffører, som har deltaget i uddannelsen og bestået prøven, eller som har bestået den teoretiske og praktiske prøve, afhængig af den valgte løsning.

Hvis en medlemsstat har valgt en ordning, der omfatter deltagelse i undervisning og en prøve, eller det intensive grundlæggende kvalifikationskursus, dækker kurset emnerne i bilag I, afdeling 1, i direktivet. Det afsluttes med en skriftlig eller mundtlig prøve.

Hvis en medlemsstat vælger en ordning, der kun omfatter prøver, skal føreren bestå den teoretiske og praktiske prøve som beskrevet i bilag I, punkt 2.2.

Medlemsstaterne har ikke indberettet problemer med gennemførelsen af artiklen.

2.7. Efteruddannelse - Artikel 7

Efteruddannelse skal gøre det muligt for chauffører at ajourføre den viden, der er væsentlig for deres arbejde. Formålet med den er at uddybe og repetere nogle af emnerne i bilag I, afdeling 1.

Varigheden af det intensive grundlæggende kvalifikationskursus er 35 timer hvert femte år, og det afholdes over perioder på mindst syv timer som nævnt i bilag I, afdeling 4.

De fleste medlemsstater tillader chauffører at deltage i enkelte perioder på mindst syv timer. De fastsætter imidlertid særlige krav primært til den periode, inden for hvilken de 35 timers uddannelse skal være gennemført.

For nogle medlemsstater kan denne periode være på 12, seks eller tre måneder eller en uge¹⁹. Andre medlemsstater har også specificeret antallet af perioder på syv timer, som uddannelsen er inddelt i, f.eks. to kursusperioder på syv timer, to separate moduler med tre kursusdage på syv timer og to kursusdage på syv timer, fem dage i træk eller to perioder på henholdsvis tre dage og to dage²⁰ osv.

2.8. Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse - Artikel 8

Medlemsstaterne udsteder kvalifikationsbeviset til chauffører, som har gennemført efteruddannelsen.

Efteruddannelsen skal gennemføres af nye chauffører senest fem år efter udstedelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus og af chauffører med erhvervede rettigheder ifølge en tidsplan fastsat af deres medlemsstater.

Direktivet fritager følgende chauffører for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus: indehavere af et kørekort til kategori D udstedt før september 2008 og indehavere af et kørekort til kategori C udstedt før september 2009. For chauffører med erhvervede rettigheder har medlemsstaterne fastsat nationale tidsplaner for gennemførelse af den første efteruddannelse senest i 2015 (kørekort til kategori D) og 2016 (kørekort til kategori C).

Der er aftalt gensidig anerkendelse af de overgangsperioder, medlemsstaterne har fastsat²¹. Derfor kan chauffører indtil 2015 (køretøjskategori D) og 2016 (køretøjskategori C) ikke straffes i nogen medlemsstat, fordi de ikke har gennemført efteruddannelsen.

Medlemsstaterne har valgt forskellige kriterier for fastsættelse af deres nationale tidsplaner for efteruddannelsen af chauffører med erhvervede rettigheder. De kan f.eks. være baseret på kørekortets udstedelsesdato, førerens fødselsdato, kørekortets udløbsdato, førerens alder eller på kørekortsnummeret.

Bilaget indeholder nationale tidsplaner.

¹⁹ Henholdsvis Danmark, Norge, Frankrig og Letland.

²⁰ Henholdsvis Luxembourg, Rumænien og Frankrig.

²¹ Der blev opnået enighed på udvalgsrådet den 27. maj 2009. Kommissionens tjenestegrene udsendte derefter et notat til alle udvalgsmedlemmerne til orientering.

2.9. Uddannelsessted - Artikel 9

Chauffører, som er statsborger i en EU-medlemsstat, skal opnå de grundlæggende kvalifikationer i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, mens chauffører, som er statsborger i et tredjeland, skal opnå kvalifikationerne i den medlemsstat, hvor deres arbejdsgiver er etableret, eller i den medlemsstat, som har udstedt deres arbejdstilladelse.

Chauffører skal følge efteruddannelsen i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, eller hvor de arbejder.

Vedrørende anerkendelsen af tidligere efteruddannelse for chauffører, som skifter bopælsland eller arbejdsland, kræver de fleste medlemsstater et certifikat eller andre kvalifikationsbeviser for den gennemførte efteruddannelse²².

Medlemsstaterne har ikke indberettet problemer med gennemførelsen af denne artikel. I enkelte tilfælde anerkender de imidlertid ikke altid tidligere efteruddannelse, som delvis er fulgt i en anden medlemsstat, og de accepterer kun efteruddannelse gennemført på deres område.

2.10. Fællesskabskode - Artikel 10

De kompetente myndigheder anfører kode 95 som bevis for opfyldelse af efteruddannelseskravene, enten i kørekortet eller i et separat chaufføruddannelsesbevis.

13 medlemsstater har valgt at anføre koden i chaufføruddannelsesbeviset, og 12 medlemsstater anfører den i kørekortet. I Finland er begge løsninger mulige, mens koden i Luxembourg anføres i kørekortet og også i uddannelsesbeviset, men kun for ikkebosiddende chauffører.

Norge anfører kode 95 i kvalifikationsbeviset. I fremtiden bliver det også anført i kørekortet (tabel 5).

²² I Luxembourg træffer transportministeren en afgørelse i hvert enkelt tilfælde under hensyntagen til udtalelsen fra den ansvarlige komité i Ministeriet for Bæredygtig Udvikling og Infrastruktur. I Malta foretager myndighederne en kontrol og udveksler oplysninger med den kompetente myndighed i chaufførens medlemsstat.

Tabel 5 - Kode 95

Medlemsstater, der anfører kode 95 i kørekortet	Belgien, Grækenland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Tyskland, Malta, Nederlandene, Polen, Slovenien og Østrig
Medlemsstater, der anfører kode 95 i chaufføruddannelsesbeviset	Bulgarien, Cypern, Danmark, Det Forenede Kongerige, Estland, Frankrig, Irland, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Spanien, Sverige, Tjekkiet og Ungarn
Finland	Begge løsninger er mulige.
Luxembourg	Koden anføres i kørekortet. Den anføres kun i uddannelsesbeviser for ikkebosiddende chauffører.
Norge	Kode 95 anføres i kvalifikationsbeviset. Den bliver også anført i kørekortet i fremtiden

2.11. Minimumskrav til kvalifikationer og uddannelse - Bilag I

Som nævnt ovenfor (punkt 3.3) indeholder bilag I, afdeling 1, de emner, som medlemsstaterne skal tage

i betragtning, når de konstaterer chaufførens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

I henhold til afdeling 2 om de obligatoriske grundlæggende kvalifikationer, jf. artikel 3, stk. 1, litra a), skal hver chauffør skal have mindst 20 individuelle køretimer ledsaget af en lærer. Godstransportchauffører, der ønsker at udvide deres kvalifikationer for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et kvalifikationsbevis, skal kun gentage de dele, der er specifikke for de nye kvalifikationer, og have fem køretimer. Hvad angår det intensive grundlæggende kvalifikationskursus, skal chaufførerne have henholdsvis 10 og 2½ køretime.

I henhold til bilag I, afdeling 2, punkt 2.1, kan hver chauffør få højst otte af de krævede 20 køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator. Hvad angår det intensive grundlæggende kvalifikationskursus, kan hver chauffør få højst fire af de krævede 10 køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator.

I de fleste medlemsstater behøver chaufførerne ikke at få køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator. Nogle medlemsstater fastsætter dog dette som en mulighed.

Medlemsstaterne har kort sagt ikke oplevet større problemer med anvendelsen af bilag I. Østrig og Slovenien har indberettet problemer med behovet for praktik eller tilstrækkeligheden af den teoretiske undervisning. Endvidere er det værd at bemærke, at

Belgien mener, at bilag I i højere grad er rettet mod chauffører involveret i international transport end mod chauffører, der kører transport over korte afstande.

3. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER

3.1. Generel evaluering af gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF

Med vedtagelsen af direktiv 2003/59/EF har lovgiveren bidraget til at sikre et fælles efteruddannelsesniveau for erhvervschauffører i EU med det formål at forbedre færdselssikkerheden.

Resultaterne af evalueringen viser flere forskelle mellem medlemsstaterne i gennemførelsen af direktiv 2003/59/EF.

For det første giver direktivet medlemsstaterne mulighed for at vælge, om ordningen for de grundlæggende kvalifikationer skal omfatte både et kursus og en prøve eller kun prøver. Efteruddannelsen kan også være opbygget på forskellige måder, da den skal gennemføres som et enkelt kursus i nogle medlemsstater, mens de 35 timer i andre kan fordeles over flere år.

For det andet er efteruddannelsesprogrammerne og undervisningsmetoderne ikke standardiserede. Kursernes indhold og tilrettelæggelsen af uddannelsen er forskellig i de enkelte medlemsstater, f.eks. er det i nogle medlemsstater tilladt at bruge computerbaserede moduler sideløbende med traditionel undervisning.

Endvidere varierer kravene til underviserne og undervisningslokalerne fra den ene medlemsstat til den anden.

Endelig afhænger antallet af chauffører i hver klasse, køretøjsparken og adgangen til en avanceret simulator af uddannelsescentret.

Ækvivalensen mellem de forskellige ordninger for grundlæggende kvalifikationer, samt hvor effektive de er med hensyn til at opnå det tilstræbte kvalifikationsniveau, sikres dog af de nationale uddannelsessystemer, som skal opfylde kravene i bilag I vedrørende det mindste antal emner, der skal undervises i, og prøvernes struktur. De nationale myndigheders tilsyn med uddannelsescentrene er også et vigtigt bidrag til at sikre, at uddannelsen er i overensstemmelse med målene i direktivet.

3.2. Væsentlige aspekter, der skal forbedres, og henstillinger

På grundlag af resultaterne vedrørende gennemførelsen af direktivet kan der være behov for at forbedre nogle få specifikke punkter.

Med hensyn til undtagelserne i direktivets artikel 2 kan det give problemer for grænseoverskridende trafik inden for EU, at en række medlemsstater anvender forskellige undtagelser.

Selv om Kommissionen indtil videre ikke er bekendt med sådanne tilfælde, er det generelt tilrådeligt, at erhvervschauffører og virksomheder er bekendt med forskellene mellem medlemsstaternes anvendelse af direktivets artikel 2.

Det kan derfor være nødvendigt, at Kommissionen på mellemlang sigt udsteder nogle retningslinjer for at præcisere anvendelsesområdet for undtagelserne i artikel 2.

Vedrørende de nationale forskelle i tidsplanerne for efteruddannelse skulle udveksling af nationale tidsplaner medvirke til at overvinde problemer, som de retshåndhævende myndigheder kan støde på, når de kontrollerer udenlandske chauffører. Dette kan ske i det udvalg, der er oprettet i henhold til artikel 12.

Da direktivet ikke dækker dette problem, er det vigtigt at bevare et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne, særlig inden for udvalget for erhvervschaufføruddannelse.

I lyset heraf har Kommissionen opstillet en liste over eksisterende nationale kontaktpunkter med henblik på at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Endelig ville det være hensigtsmæssigt at etablere et tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter i fremtiden og rådføre sig med dem regelmæssigt.

BILAG

Nationale tidsplaner for gennemførelse af efteruddannelse for chauffører med erhvervede rettigheder (frister for deltagelse i den første efteruddannelse)

Østrig	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014																																												
Belgien	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016																																												
Bulgarien	Kørekort til kat. D udstedt: før 31.12.1970: 31.12.2009 fra 1.1.1971 til 31.12.1980: 31.12.2010 fra 1.1.1981 til 31.12.1990: 31.12. 2011 fra 1.1.1991 til 31.12.2000: 31.12. 2012 fra 1.1.2001 til 10.9.2008: 10.9.2013																																												
	Kørekort til kat. C udstedt: før 31.12.1970: 31.12.2010 fra 1.1.1971 til 31.12.1980: 31.12.2011 fra 1.1.1981 til 31.12.1990: 31.12.2012 fra 1.1.1991 til 31.12.2000: 31.12.2013 2000: 31.12.2013 fra 1.1.2001 til 10.9.2009: 10.9.2014																																												
Cypern	Alle: 26.1.2012																																												
Tjekkiet	Alle: 1.8.2011																																												
Danmark	<p>Kat. D:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Fødselsdato</th> <th style="text-align: left;">Frister</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 eller 3</td><td>30.6.2009</td></tr> <tr><td>4, 5 eller 6</td><td>31.12. 2009</td></tr> <tr><td>7, 8 eller 9</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>10, 11 eller 12</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>13, 14 eller 15</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>16, 17 eller 18</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>19, 20 eller 21</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>22, 23 eller 24</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>25, 26 eller 27</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 eller 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </tbody> </table> <p>Kat. C:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Fødselsdato</th> <th style="text-align: left;">Frister</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 eller 3</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>4, 5 eller 6</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>7, 8 eller 9</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>10, 11 eller 12</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>13, 14 eller 15</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>16, 17 eller 18</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>19, 20 eller 21</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>22, 23 eller 24</td><td>31.12.2013</td></tr> <tr><td>25, 26 eller 27</td><td>30.6.2014</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 eller 31</td><td>31.12.2014</td></tr> </tbody> </table>	Fødselsdato	Frister	1, 2 eller 3	30.6.2009	4, 5 eller 6	31.12. 2009	7, 8 eller 9	30.6.2010	10, 11 eller 12	31.12.2010	13, 14 eller 15	30.6.2011	16, 17 eller 18	31.12.2011	19, 20 eller 21	30.6.2012	22, 23 eller 24	31.12.2012	25, 26 eller 27	30.6.2013	28, 29, 30 eller 31	31.12.2013	Fødselsdato	Frister	1, 2 eller 3	30.6.2010	4, 5 eller 6	31.12.2010	7, 8 eller 9	30.6.2011	10, 11 eller 12	31.12.2011	13, 14 eller 15	30.6.2012	16, 17 eller 18	31.12.2012	19, 20 eller 21	30.6.2013	22, 23 eller 24	31.12.2013	25, 26 eller 27	30.6.2014	28, 29, 30 eller 31	31.12.2014
Fødselsdato	Frister																																												
1, 2 eller 3	30.6.2009																																												
4, 5 eller 6	31.12. 2009																																												
7, 8 eller 9	30.6.2010																																												
10, 11 eller 12	31.12.2010																																												
13, 14 eller 15	30.6.2011																																												
16, 17 eller 18	31.12.2011																																												
19, 20 eller 21	30.6.2012																																												
22, 23 eller 24	31.12.2012																																												
25, 26 eller 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 eller 31	31.12.2013																																												
Fødselsdato	Frister																																												
1, 2 eller 3	30.6.2010																																												
4, 5 eller 6	31.12.2010																																												
7, 8 eller 9	30.6.2011																																												
10, 11 eller 12	31.12.2011																																												
13, 14 eller 15	30.6.2012																																												
16, 17 eller 18	31.12.2012																																												
19, 20 eller 21	30.6.2013																																												
22, 23 eller 24	31.12.2013																																												
25, 26 eller 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 eller 31	31.12.2014																																												
Estland	Alle: 1.9.2011																																												

Finland	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Frankrig	Kat. D: 10.9.2011 Kat. C: 10.9.2012
Tyskland	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Grækenland	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Ungarn	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Irland	Kat. D: 10.9.2009 Kat. C: 10.9.2010
Italien	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Letland	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Litauen	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Luxembourg	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Malta	Kat. D: 9.9.2013 Kat. C: 9.9.2014
Nederlandene	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Polen	Alle: 12.9.2014
Portugal	Kat. D: chauffører, som nu er: 30 år: senest 10.9.2011 mellem 31 og 40 år gamle: senest 10.9.2012 mellem 41 og 50 år gamle: senest 10.9.2013 over 50 år gamle: senest 10.9.2015 Kat. C: chauffører, som nu er: 30 år: senest 10.9.2012 mellem 31 og 40 år gamle: senest 10.9.2013 mellem 41 og 50 år gamle: senest 10.9.2014 50 år: senest 10.9.2016.
Rumænien	Ordningen blev indført i 2003
Slovenien	Kat. D: 1.10.2008 Kat. C: 1.10.2009
Slovakiet	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014

Spanien	<p>a) Kørekort til kat. D med endetallet:</p> <p>1 eller 2: 10.9.2011 3 eller 4: 10.9.2012 5 eller 6: 10.9.2013 7 eller 8: 10.9.2014 9 eller 0: 10.9.2015</p> <p>b) Kørekort til kat. C med endetallet:</p> <p>1 eller 2: 10.9.2012 3 eller 4: 10.9.2013 5 eller 6: 10.9.2014 7 eller 8: 10.9.2015 9 eller 0: 10.9.2016</p>
Sverige	<p>Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9. 2016</p>
Det Forenede Kongerige	<p>Kat. D: 9.9.2013 Kat. C: 9.9.2014</p>
Norge	<p>Kørekort til kat. D, som udløber mellem 10.9.2011 og 10.9.2015: kørekortets udløbsdato.</p> <p>Kørekort til kat. D med udløbsdato:</p> <p>2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 fra 11.9. 2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014</p> <p>Kørekort til kat. C, som udløber mellem 10.9.2012 og 10.9.2016: kørekortets udløbsdato.</p> <p>Kørekort til kat. C med udløbsdato:</p> <p>2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 før 10.9.2012: 2012 fra 11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016</p>