

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2018/645 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 18 april 2018

tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar Witboek van 28 maart 2011, getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, heeft de Commissie de „vision zero” naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen.
- (2) De Commissie heeft in haar mededeling over strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, getiteld „Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”, als doel voorgesteld het totale aantal verkeersdoden in de Unie tegen 2020, met 2010 als vertrekpunt, te halveren. Om die doelstelling te verwezenlijken, heeft zij zeven strategische doelstellingen vastgesteld, waaronder het verbeteren van de opleiding en vorming van weggebruikers en van de bescherming van kwetsbare weggebruikers.
- (3) 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.
- (4) Op basis van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ heeft de Commissie een aantal tekortkomingen vastgesteld. De voornaamste tekortkomingen waren problemen en rechtsonzekerheid in verband met de interpretatie van vrijstellingen; de opleiding is inhoudelijk slechts gedeeltelijk afgestemd op de behoeften van bestuurders; problemen voor bestuurders om volledig of

⁽¹⁾ PB C 288 van 31.8.2017, blz. 115.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 13 maart 2018 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 12 april 2018.

⁽³⁾ Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgd opleidingen wederzijds te laten erkennen; en tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen Richtlijn 2003/59/EG en Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

- (5) Om de juridische duidelijkheid in Richtlijn 2003/59/EG te verbeteren, moeten alle verwijzingen naar ingetrokken of vervangen Uniehandelingen worden geschrapt of aangepast.
- (6) Teneinde zekerheid te verschaffen en de samenhang met andere Uniehandelingen te waarborgen, moeten de vrijstellingen in Richtlijn 2003/59/EG op een aantal punten worden gewijzigd, rekening houdend met gelijkwaardige vrijstellingen op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾. Een aantal van deze vrijstellingen heeft betrekking op situaties waarin het besturen van een voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is en het voor bestuurders een buitensporige last zou opleveren hen voor te schrijven aan de eisen van Richtlijn 2003/59/EG 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.
- (7) Als het besturen van een voertuig met onregelmatige tussenpozen gebeurt, in plattelandsgebieden en door bestuurders voor het bevoorraden van hun eigen onderneming, mogen vrijstellingen alleen worden gehanteerd mits de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Gezien de uiteenlopende omstandigheden in plattelandsgebieden binnen de Unie op het vlak van geografie, klimaat en bevolkingsdichtheid, moeten lidstaten de vrijheid hebben om te bepalen of deze rijfrequentie beschouwd kan worden als sporadisch en of een dergelijke vrijstelling gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld op basis van de soort weg, de hoeveelheid verkeer of de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) De lidstaten moeten in samenwerking met de Commissie elektronisch informatie uitwisselen over getuigschriften van vakbekwaamheid. Ze moeten het daartoe benodigde elektronische platform ontwikkelen, waarbij ze rekening houden met een kosten-batenanalyse van de Commissie, waaronder de optie om het EU-rijbewijzenetwerk, dat is opgezet bij Richtlijn 2006/126/EG, uit te breiden. Hiermee kunnen 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 deze functie verder te ontwikkelen zodat die informatie direct toegankelijk is tijdens controles langs de kant van de weg.
- (11) Rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van opleiding en onderwijs en teneinde de bijdrage van Richtlijn 2003/59/EG aan 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, een grotere plaats krijgen in de opleiding. In deze context moet er in cursussen ook aandacht worden besteed aan slimme vervoerssystemen en moeten deze aangepast worden aan de technologische ontwikkelingen.
- (12) 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.
- (13) 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 Richtlijn 2003/59/EG voorziet.

⁽¹⁾ 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).

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

- (14) 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 Richtlijn 2003/59/EG voldoet.
- (15) 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.
- (16) Om een soepele overgang mogelijk te maken, moeten geldige bestuurdersattesten en geldige kwalificatiekaarten bestuurders, die afgegeven zijn in overeenstemming met de regels die golden vóór de toepassing van de door deze richtlijn gewijzigde bepalingen, worden erkend tot aan hun vervaldatum. In afwachting van de toepassing doen die wijzigingen geen afbreuk aan de gevolgde opleiding of aan de rijbewijzen die als bewijs dienen voor die gevolgde opleiding.
- (17) Om juridische duidelijkheid te bieden en te zorgen voor de harmonisering van de minimumleeftijd voor de in Richtlijn 2003/59/EG vastgestelde doeleinden, moet in Richtlijn 2006/126/EG een duidelijke vrijstelling worden opgenomen waarin bepaald is dat een rijbewijs mag worden afgegeven vanaf de minimumleeftijd als bedoeld in Richtlijn 2003/59/EG. Deze verduidelijking heeft betrekking op de algemene minimumleeftijd voor bestuurders van bepaalde categorieën voertuigen, die houder zijn van het getuigschrift van vakbekwaamheid, en doet geen afbreuk aan de bestaande opties voor het verlagen van die vereiste minimumleeftijd of voor het verlenen van vrijstellingen daarvoor.
- (18) Wijzigingen van Richtlijn 2006/126/EG moeten worden beperkt tot die wijzigingen die rechtstreeks betrekking hebben op de herziening van Richtlijn 2003/59/EG en tot de bevordering van het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen. Een meer diepgaande analyse van de tenuitvoerlegging en toepassing van Richtlijn 2006/126/EG, met inbegrip van de afbakening van bepaalde categorieën voertuigen, lijkt wenselijk en moet worden meegenomen bij een toekomstige herziening van Richtlijn 2006/126/EG.
- (19) 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.
- (20) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de aanscherping van de EU-normen 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.
- (21) De Richtlijnen 2003/59/EG en 2006/126/EG moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2003/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt vervangen door:

„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 van het Europees Parlement en de Raad (*), 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.

(* 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).”.

2) Artikel 2 wordt vervangen door:

„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 gebruikt 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 getuigschrift van vakbekwaamheid 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 van vakbekwaamheid 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 van vakbekwaamheid, 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) bestuurders van voertuigen zijn actief in plattelandsgebieden voor het bevoorraden van de eigen onderneming van de bestuurder;
- b) bestuurders bieden geen vervoersdiensten aan, en
- 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.”

3) Artikel 7 wordt vervangen door:

„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.”

4) In artikel 9 wordt de eerste alinea vervangen door:

„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.”

5) Artikel 10 wordt vervangen door:

„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, van deze richtlijn, 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 van vakbekwaamheid 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 kaart 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), 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 (*) ingestelde bestuurdersattest bewijzen dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door deze richtlijn worden verlangd, mits het attest de Uniecode „95” draagt. Voor de toepassing van deze richtlijn vermeldt de lidstaat van afgifte de Uniecode 95 in het veld „Opmerkingen” van het attest, indien de betrokken bestuurder voldoet aan de in deze richtlijn bepaalde eisen inzake kwalificatie en opleiding.

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

(*) 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).”

6) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 10 bis

Handhavingsnetwerk

1. De lidstaten wisselen voor handhavingsdoeleinden informatie uit over afgegeven of ingetrokken getuigschriften van vakbekwaamheid. Daartoe ontwikkelen de lidstaten, in samenwerking met de Commissie, een elektronisch netwerk of werken ze 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 van vakbekwaamheid voorkomt als informatie over administratieve procedures in verband met getuigschriften van vakbekwaamheid.
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 (*).
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.

(*) 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).”.

7) De bijlagen I en II worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Richtlijn 2006/126/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

i) onder e) wordt het derde streepje vervangen door:

„— de minimumleeftijd voor de categorieën C1 en C1E wordt vastgesteld op 18 jaar;”;

ii) onder g) wordt het tweede streepje vervangen door:

„— de minimumleeftijd voor de categorieën C en CE wordt vastgesteld op 21 jaar;”;

iii) onder i), wordt het tweede streepje vervangen door:

„— de minimumleeftijd voor de categorieën D1 en D1E wordt vastgesteld op 21 jaar;”;

iv) onder k), wordt het tweede streepje vervangen door:

„— de minimumleeftijd voor de categorieën D en DE wordt vastgesteld op 24 jaar;”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„7. In afwijking van de minimumleeftijden die zijn vastgesteld in lid 4, onder g), i) en k), van dit artikel, is de minimumleeftijd voor de afgifte van een rijbewijs van respectievelijk categorie C en CE, D1 en D1E, en D en DE, de minimumleeftijd voor het besturen van dergelijke voertuigen voor houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid als vastgesteld in artikel 5, lid 2, artikel 5, lid 3, onder a), i), eerste alinea, artikel 5, lid 3, onder a), ii), eerste alinea, of artikel 5, lid 3, onder b), van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (*).

Wanneer een lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder a), i), tweede alinea, of artikel 5, lid 3, onder a), ii), tweede alinea, van Richtlijn 2003/59/EG op zijn grondgebied toestaat dat vanaf een lagere leeftijd een voertuig wordt bestuurd, is de geldigheid van het rijbewijs beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte, totdat de rijbewijs houder de geldende minimumleeftijd heeft bereikt als bedoeld in de eerste alinea van dit lid en in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid.

(*) 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).”.

2) Aan artikel 6, lid 4, wordt het volgende punt toegevoegd:

- „c) door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad (*) met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg maar ten hoogste 4 250 kg voor het vervoer van goederen zonder aanhanger door houders van een rijbewijs van categorie B dat ten minste twee jaar eerder was afgegeven, mits de massa boven 3 500 kg uitsluitend toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking, en mits het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig.

(*) Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).”.

3) Artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

Wederzijdse bijstand

1. De lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de uitvoering van deze richtlijn en wisselen informatie uit over de rijbewijzen die zij hebben afgegeven, ingewisseld, vervangen, verlengd of ingetrokken. Daarbij gebruiken zij het daarvoor opgezette EU-rijbewijzenetwerk, zodra dat netwerk operationeel is.
2. Het netwerk kan ook worden gebruikt om informatie uit te wisselen voor controledoeleinden als bepaald in Uniewetgeving.
3. De lidstaten zien erop toe dat de verwerking van de in deze richtlijn genoemde persoonsgegevens uitsluitend geschiedt met het oog op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en de Richtlijnen 2003/59/EG en (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad (*). De eventuele verwerking van persoonsgegevens in het kader van deze richtlijn geschiedt overeenkomstig Verordeningen (EU) 2016/679 (**) en (EG) nr. 45/2001 (***) van het Europees Parlement en de Raad.
4. De toegang tot het netwerk is beveiligd. De lidstaten mogen alleen toegang verschaffen aan de bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op deze richtlijn en de Richtlijnen 2003/59/EG en (EU) 2015/413.

(*) Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9).

(**) 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).

(***) Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).”.

Artikel 3

1. De lidstaten laten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 23 mei 2020 aan deze richtlijn te voldoen, met uitzondering van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die nodig zijn om aan artikel 1, punt 6, van deze richtlijn te voldoen en die in werking treden vóór 23 mei 2021. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor dergelijke verwijzingen worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 18 april 2018.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

A. TAJANI

Voor de Raad

De voorzitter

L. PAVLOVA

BIJLAGE

De bijlagen bij Richtlijn 2003/59/EG worden als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) deel 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de tweede alinea wordt vervangen door:

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

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

ii) punt 1.2 wordt vervangen door:

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

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

iii) punt 1.3 wordt vervangen door:

„1.3. Doelstelling: het brandstofverbruik kunnen optimaliseren:

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

iv) Het volgende punt wordt toegevoegd vóór de titel „Rijbewijzen C, C + E, C1, C1 + E”:

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

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

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

v) punt 1.4 wordt vervangen door:

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

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

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

vi) punt 1.5 wordt vervangen door:

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

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

vii) punt 1.6 wordt vervangen door:

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

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

viii) punt 2.1. wordt vervangen door:

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

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

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

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

ix) punt 2.2 wordt vervangen door:

„2.2. Doelstelling: de regelgeving betreffende het goederenvervoer kennen:

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

x) punt 3.7 wordt vervangen door:

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

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

xi) punt 3.8 wordt vervangen door:

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

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

b) deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt 2.1. wordt vervangen door:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) in punt 2.2, onder b), wordt de tweede alinea vervangen door:

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

c) de delen 3 en 4 komen als volgt te luiden:

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

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

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

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke aspirant-bestuurder mag ten hoogste vier van de tien uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator

om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg van de weersomstandigheden, het tijdstip overdag of 's nachts en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

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

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

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

Deel 4: verplichte nascholing, als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b)

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

De lidstaten kunnen de voltooide specifieke opleiding die verplicht is op grond van andere EU-regelgeving, beschouwen als een van de modules van zeven uur. Die omvat, doch niet uitsluitend, opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, opleiding inzake het vervoer van dieren op grond Verordening (EG) nr. 1/2005 en, voor het vervoer van passagiers, opleiding over de omgang met personen met een handicap op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011. Lidstaten kunnen echter besluiten dat een voltooide specifieke opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, die verplicht is op grond van Richtlijn 2008/68/EG, als twee van de modules van zeven uur worden gerekend, mits dit de enige andere opleiding is die in acht wordt genomen bij de nascholing.”

2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

„VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET EU-MODEL VOOR DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER”;

b) deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) betreffende bladzijde 1 van de kwalificatiekaart bestuurder:

— wordt onder d), punt 9, vervangen door:

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

— wordt onder e), de eerste zin vervangen door:

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

ii) betreffende bladzijde 2 van de kwalificatiekaart bestuurder, wordt het bepaalde onder a), punten 9 en 10 vervangen door:

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

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

c) deel 4 wordt gewijzigd als volgt:

i) het opschrift wordt vervangen door:

„EU-MODEL VOOR DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER”;

ii) Op bladzijde 2 van het model, in punt 10, wordt „communautaire code” vervangen door „Uniecode”;

d) het volgende deel wordt toegevoegd:

„5. Overgangsbepalingen

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

3) De volgende bijlage wordt toegevoegd:

„BIJLAGE III

CONCORDANTIETABEL VOOR DE VERWIJZINGEN NAAR BEPAALDE CATEGORIEËN VAN RIJBEWIJZEN

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