



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN
DE REGIO'S**

**over de tenuitvoerlegging 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**

INHOUDSOPGAVE

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S over de tenuitvoerlegging 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.....		3
1.	Algemene informatie.....	3
1.1.	Inleiding	3
1.2.	Richtlijn 2003/59/EG – basisaspecten.....	3
1.3.	Omzetting van Richtlijn 2003/59/EG	3
2.	Tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG	4
2.1.	Werkingsfeer van de richtlijn – artikel 1	4
2.2.	Vrijstellingen – artikel 2.....	4
2.3.	Kwalificatie en opleiding – artikel 3	5
2.3.1.	Verplichte basiskwalificatie	5
2.3.1.1.	Optie met lessen en een afsluitend examen.....	5
2.3.1.2.	Optie met examens	6
2.3.1.3.	Versnelde basiskwalificatie.....	7
2.3.2.	Verplichte nascholing.....	7
2.3.3.	Organisatie van de opleiding.....	7
2.3.4.	Goedkeuring van de opleidingscentra	8
2.4.	Verworven rechten – artikel 4.....	8
2.5.	Basiskwalificatie – artikel 5	9
2.6.	Getuigschrift van vakbekwaamheid dat als bewijs dient voor het behalen van de basiskwalificatie – artikel 6	10
2.7.	Nascholing – artikel 7	11
2.8.	Getuigschrift van nascholing — artikel 8.....	11
2.9.	Plaats van de opleiding – artikel 9.....	12
2.10.	Communautaire code – artikel 10	12
2.11.	Minimumeisen voor de beroepskwalificatie en -opleiding – bijlage I	13
3.	Conclusies en aanbevelingen	14
3.1.	Algemene evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG	14
3.2.	Belangrijkste verbeterpunten en aanbevelingen.....	14
Bijlage.....		16

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET
EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**over de tenuitvoerlegging 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**

1. ALGEMENE INFORMATIE

1.1. Inleiding

Op grond van artikel 13 van Richtlijn 2003/59/EG¹ dient de Commissie ten behoeve van het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag op te stellen met een eerste evaluatie van de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name wat betreft de gelijkwaardigheid van de verschillende basiskwalificatiestelsels van artikel 3 en de doeltreffendheid van die stelsels.

Dit verslag is gebaseerd op de antwoorden die de lidstaten en Noorwegen hebben geformuleerd op een in februari 2011 aan de nationale autoriteiten bezorgde vragenlijst.

De meeste lidstaten hebben de gestelde vragen volledig beantwoord. Een aantal onder hen beschikten echter niet over alle nodige gegevens om alle informatie te kunnen verstrekken.

1.2. Richtlijn 2003/59/EG – basisaspecten

Het doel van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van vrachtwagens of bussen is een gemeenschappelijk opleidingsniveau van deze bestuurders te waarborgen om de verkeersveiligheid in Europa te verbeteren.

In de richtlijn zijn de verplichte basiskwalificatie en nascholing vastgesteld voor professionele bestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn of die voor een in een EU-lidstaat gevestigde onderneming werken. Op die manier moet worden gewaarborgd dat zij over de nodige bekwaamheden beschikken om een voertuig te besturen. Een getuigschrift van vakbekwaamheid bevestigt dat de bestuurder over de vereiste basiskwalificatie beschikt en nascholing heeft gevolgd.

De opleiding wordt georganiseerd door opleidingscentra die door de lidstaten zijn erkend.

1.3. Omzetting van Richtlijn 2003/59/EG

In artikel 14 is bepaald dat de Richtlijn uiterlijk op 10 september 2006 in nationale wetgeving moest worden opgezet.

Wat de basiskwalificatie voor bestuurders met een rijbewijs van de categorieën D1, D1+E, D of D+E (bussen) betreft, moest de richtlijn worden toegepast vanaf 10 september 2008 en

¹ PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4, als gewijzigd.

voor bestuurders met een rijbewijs C1, C1+E, C of C+E (vrachtwagens) vanaf 10 september 2009.

Alle lidstaten hebben de richtlijn omgezet en ten uitvoer gelegd.

2. TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 2003/59/EG

2.1. Werkingssfeer van de richtlijn – artikel 1

De richtlijn is van toepassing op het besturen van voertuigen door onderdanen van een lidstaat of onderdanen van een derde land die voor een in een lidstaat gevestigde onderneming werken en gebruikmaken van voertuigen waarvoor een rijbewijs van categorie C of D is vereist.

Naar schatting vallen de bestuurders van ongeveer zes miljoen voertuigen in Europa² onder de richtlijn.

De gegevens over het aantal bestuurders uit derde landen zijn onvolledig en ontoereikend. Voor zover er cijfers beschikbaar zijn, gaat het in de meeste gevallen slechts over een klein aandeel van het totale aantal bestuurders³.

In de meeste lidstaten ligt het aantal getuigschriften van vakbekwaamheid waarmee de basiskwalificatie van bestuurders met een rijbewijs C wordt bevestigd hoger dan het aantal getuigschriften voor bestuurders met een rijbewijs D.

2.2. Vrijstellingen – artikel 2

Een aantal categorieën bestuurders valt niet onder de richtlijn⁴.

De meerderheid van de lidstaten past de in artikel 2 bedoelde vrijstellingen volledig toe. Roemenië past de in artikel 2, onder e), f) en g), bedoelde vrijstellingen echter niet toe. Noorwegen past alle vrijstellingen toe behalve die in artikel 2, onder f): "voertuigen die

² Volgens de effectbeoordeling van "maatregelen om de effectiviteit en doelmatigheid van het tachograafstelsel te verbeteren", SEC(2011) 948, DG MOVE.

³ Een aantal door de nationale autoriteiten verstrekte ramingen: 510 van de 15 000 in Hongarije, 100 tot 200 van de 11 000 in Polen, 190 van de 3 042 in Portugal, 185 van de 9 571 in Roemenië, 24 van de 9 638 in Slowakije, 23 van de 10 136 in het Verenigd Koninkrijk, 0 van de 8 606 in Bulgarije, 3 van de 615 in Litouwen.

⁴ Krachtens artikel 2 is de richtlijn niet van toepassing op bestuurders van:

- a) voertuigen met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km per uur;
- b) voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer en diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde;
- c) voertuigen die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, en nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht;
- d) voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of voor reddingsoperaties worden ingezet;
- e) voertuigen die worden gebruikt tijdens autorijlessen met het oog op het behalen van een rijbewijs of het in artikel 6 en artikel 8, lid 1, bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid;
- f) voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privédoeleinden;
- g) voertuigen die materieel of uitrusting vervoeren die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is.

worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privédoeleinden".

Volgens artikel 2, onder g), is de richtlijn niet van toepassing op voertuigen die materieel of uitrusting vervoeren die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is. De toepassing van deze vrijstelling heeft voor bepaalde categorieën bestuurders⁵ (bv. kraanbestuurders, technici die voertuigen voor het vervoer van defecte landbouwmachines besturen enz.) tot verschillende interpretaties geleid: de betrokken bestuurders vragen om te worden vrijgesteld, maar de overheidsadministratie blijft de richtlijn nog steeds op hen toepassen. Het zou nuttig zijn een en ander te verduidelijken.

2.3. Kwalificatie en opleiding – artikel 3

Op grond van artikel 3 moet voor het besturen van een voertuig zowel een basiskwalificatie worden behaald als nascholing worden gevolgd.

In deel 1 van bijlage I zijn de onderwerpen opgesomd die tijdens de opleiding aan bod moeten komen.

De onderwerpen zijn ingedeeld in drie hoofdthema's: "Nascholing in rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften", "Toepassing van de voorschriften" en "Gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening, logistiek".

Voor elk van deze thema's zijn voor de verschillende categorieën rijbewijzen doelstellingen geformuleerd.

2.3.1. Verplichte basiskwalificatie

De lidstaten dienen te voorzien in een stelsel van basiskwalificatie, hetzij in de vorm van lessen met een afsluitend examen, hetzij als een theorie- en praktijkexamen.

2.3.1.1. Optie met lessen en een afsluitend examen

In de eerste optie moet voor de basiskwalificatie een cursus worden gegeven die alle in deel 1 van bijlage I genoemde onderwerpen bestrijkt. Elke aspirant-bestuurder moet bovendien minstens 20 uur zelf rijden met een voertuig dat voldoet aan de eisen voor examenvoertuigen als gedefinieerd in Richtlijn 91/439/EEG⁶. Er wordt 280 uur opleiding gegeven. Deze opleiding mag niet worden gecombineerd met andere types opleidingen (bv. voor het vervoer van gevaarlijke goederen).

Aan het eind van de opleiding nemen de bevoegde autoriteiten een mondeling of schriftelijk examen af van de bestuurder. De test moet over elke van de in deel 1 van bijlage I genoemde doelstellingen minstens één vraag bevatten.

⁵ Deze informatie is niet afkomstig uit de antwoorden van de lidstaten op de vragenlijst, maar is door een aantal nationale overheden meegedeeld aan de Commissie.

⁶ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1.

2.3.1.2. Optie met examens

De tweede optie biedt de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid theorie- en praktijkexamens te organiseren om na te gaan of de aspirant-bestuurder over voldoende kennis beschikt over de onderwerpen en doelstellingen die in deel 1 van bijlage I zijn opgesomd.

Zoals vermeld in punt 2.2 van bijlage I, bestaat het theorie-examen uit minstens twee delen: meerkeuzevragen, vragen waarop één antwoord moet worden gegeven, of een combinatie van de twee systemen, en casestudy's. Het theorie-examen duurt minstens 4 uur.

Het praktijkexamen bestaat uit twee delen: een rijtest van ten minste 90 minuten ter beoordeling van het aangeleerde rationeel rijgedrag op basis van de veiligheidsvoorschriften en een praktische test die minstens betrekking heeft op het laden van het voertuig (rijbewijzen C en D), het comfort en de veiligheid van de passagiers waarborgen (D), het voorkomen van criminaliteit (C, D), het voorkomen van fysieke risico's (C, D) en het beoordelen van noodsituaties (C, D).

Deze test duurt minstens 30 minuten.

Vijftien lidstaten en Noorwegen kozen voor de combinatie van een opleiding en een examen, 11 lidstaten nemen een theorie- en praktijkexamen af. Duitsland heeft beide opties in de nationale wetgeving opgenomen en laat de keuze aan de bestuurder (tabel 1).

Tabel 1 – Het stelsel van basiskwalificatie in de lidstaten en Noorwegen

Uitsluitend examen	België, Cyprus, Griekenland, Ierland, Letland, Malta, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Roemenië, Verenigd Koninkrijk
Opleiding en examen	Bulgarije, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Litouwen, Luxemburg, Noorwegen, Polen, Slowakije, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Zweden
Beide	Duitsland

De lidstaten werken samen met verschillende organisaties die de gegevens betreffende de basiskwalificatie en nascholing bijhouden: nationale en regionale overheden⁷, administraties⁸, agentschappen⁹, directoraten¹⁰, ministeries van vervoer en verkeersveiligheid¹¹, overheidsbedrijven¹² en speciaal daartoe opgerichte centra¹³.

⁷ Denemarken, Duitsland, Hongarije, Ierland, Oostenrijk, Roemenië.

⁸ Noorwegen.

⁹ Finland, Zweden.

¹⁰ Griekenland, Italië, Letland.

¹¹ Cyprus, Luxemburg, Polen, Tsjechië.

¹² Litouwen.

¹³ Slovenië.

2.3.1.3. Versnelde basiskwalificatie

De basiskwalificatie kan worden versneld door 140 uren opleiding te volgen en een examen af te leggen om een getuigschrift van vakbekwaamheid te behalen.

Elke aspirant-bestuurder moet minstens tien uur zelf rijden.

Aan het eind van de opleiding nemen de bevoegde autoriteiten een mondelinge of schriftelijke test af van de bestuurder. De test moet minstens één vraag bevatten over elke van de in deel 1 van bijlage I genoemde doelstellingen.

De versnelde basiskwalificatie, die facultatief blijft, wordt aangeboden door 19 lidstaten en Noorwegen (zie tabel 2).

Tabel 2 – Versnelde basiskwalificatie in de lidstaten en Noorwegen

Landen die een versnelde basiskwalificatie aanbieden	België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Litouwen, Luxemburg, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Noorwegen en Zweden.
Lidstaten die geen versnelde basiskwalificatie aanbieden	Cyprus, Griekenland, Ierland, Letland, Malta, Nederland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk.

Op grond van de richtlijn hebben de lidstaten de mogelijkheid om bestuurders, die nog geen getuigschrift van vakbekwaamheid hebben behaald, op hun grondgebied een voertuig te laten besturen.

2.3.2. *Verplichte nascholing*

De lidstaten dienen nascholing te organiseren met de verplichting de lessen bij te wonen. Na de bijscholing reiken zij een getuigschrift van vakbekwaamheid uit.

2.3.3. *Organisatie van de opleiding*

De opleiding wordt meestal aangeboden door rijsscholen, maar in sommige gevallen ook door non-profitorganisaties, scholen en colleges voor beroepsopleiding, hogescholen¹⁴ of het secundair onderwijs¹⁵.

In sommige lidstaten¹⁶ wordt de opleiding gedeeltelijk door de overheid betaald.

¹⁴ Dit is bijvoorbeeld het geval in Bulgarije.

¹⁵ Bijvoorbeeld in Zweden.

¹⁶ Naast Luxemburg, waar de basisopleiding door de overheid wordt gefinancierd, wordt de opleiding in verschillende lidstaten gesubsidieerd door de diensten voor arbeidsbemiddeling.

2.3.4. *Goedkeuring van de opleidingscentra*

In deel 5 van bijlage I is bepaald dat de opleidingscentra die met de basiskwalificatie en de nascholing zijn belast, door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten worden goedgekeurd. Die goedkeuring mag uitsluitend op schriftelijke aanvraag worden verleend. De goedkeuringsaanvraag moet vergezeld gaan van documenten over het opleidingsprogramma en de lesmethode, de kwalificaties van de instructeurs, de cursusruimten, het gebruikte wagenpark en het aantal deelnemers.

De bevoegde instantie geeft schriftelijk haar goedkeuring, mits de opleiding wordt gegeven conform de bij de aanvraag gevoegde documenten.

Zij mag bevoegde personen de opleidingen laten bijwonen.

2.4. **Verworven rechten – artikel 4**

Bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs van categorie D dat vóór september 2008 is afgegeven en bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs van categorie C dat vóór september 2009 is afgegeven, worden krachtens de richtlijn vrijgesteld van de verplichting een basiskwalificatie te behalen.

Er werden geen grote problemen gemeld met de erkenning van de verworven rechten van binnen- en buitenlandse bestuurders door de handhavingsautoriteiten.

De nationale administraties hebben de nodige informatie verstrekt met het oog op de handhaving, bv. door kennisgeving van de richtlijn en van de regelgeving tot omzetting van de richtlijn, het organiseren van ad hoc-opleidingen en vergaderingen met de politie, het versturen van brieven en administratieve besluiten en de publicatie van richtsnoeren op het internet. Sommige lidstaten hebben over de regelgeving een openbare raadpleging georganiseerd en onder meer het advies ingewonnen van de politie¹⁷. Bovendien is de handhavingsinstantie in Roemenië en Noorwegen ook de instantie die de getuigschriften van vakbekwaamheid verleent.

De handhavingsinstanties beschikken over talrijke middelen om de verworven rechten van binnen- en buitenlandse bestuurders te controleren, met name door de controle van de echtheid en de afgiftedatum van het rijbewijs. Zij kunnen eveneens contact opnemen met de instantie van afgifte of, indien beschikbaar, de databank met informatie over de basiskwalificatie en nascholing raadplegen.

Volgens de lidstaten vormt dit aspect van de richtlijn geen noemenswaardig probleem. Er ontstaat echter wel een probleem wanneer het rijbewijs wordt vernieuwd en geen informatie meer bevat over de datum waarop de bestuurder voor het eerst een rijbewijs heeft behaald. Er bestaat ook onduidelijkheid over de manier waarop de regels moeten worden gehandhaafd, omdat de verschillende lidstaten en Noorwegen zich in verschillende tenuitvoerleggingsfasen bevinden. Dit probleem heeft slechts betrekking op een beperkt aantal bestuurder en kan gemakkelijk worden opgelost door informatie tussen de nationale autoriteiten uit te wisselen.

¹⁷ Dit was de werkwijze in Malta en Noorwegen.

2.5. Basiskwalificatie – artikel 5

In de richtlijn wordt de minimumleeftijd vastgesteld voor het besturen van voertuigen voor het vervoer van goederen of personen op basis van verschillende criteria zoals de categorie van het rijbewijs, de duur van de opleiding om een basiskwalificatie te behalen en de afgelegde afstand.

Tabel 3 – Samenvatting van de vereisten inzake de basiskwalificatie voor nieuwe bestuurders (art. 5)

Voertuig	Vereist rijbewijs	Vereist getuigschrift van vakbekwaamheid	Leeftijd
Goederenvervoer	C – C+E	Normaal	18
	C1 – C1+E	Versneld	18
	C – C+E	Versneld	21
Personenvervoer	D – D+E	Normaal	18
	Op geregelde diensten en trajecten ≤ 50 km		In eigen land
		Versneld	21
	D – D+E	Normaal	21
			20 in eigen land. De leeftijd kan tot 18 worden verlaagd indien er geen personen worden vervoerd.
		Versneld	23
	D1 – D1+E	Normaal	18
			In eigen land
		Versneld	21

Om een basiskwalificatie te behalen, is het niet noodzakelijk vooraf het overeenkomstige rijbewijs te behalen.

Derhalve bieden 13 lidstaten en Noorwegen¹⁸ de mogelijkheid de basiskwalificatie te behalen in combinatie met de opleiding voor het behalen van een rijbewijs (zie tabel 4).

Tabel 4 – Combinatie van de opleiding voor het behalen van een rijbewijs C of D en de basiskwalificatie in de lidstaten en Noorwegen

Lidstaten waar de opleiding voor een rijbewijs C of D wordt gecombineerd met de basiskwalificatie	België, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Ierland, Letland, Litouwen, Malta, Nederland (gedeeltelijk), Noorwegen, Oostenrijk, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.
Lidstaten waar de opleiding voor een rijbewijs C of D niet wordt gecombineerd met de basiskwalificatie	Bulgarije, Finland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Luxemburg, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Slovenië, Spanje en Tsjechië

Een aantal lidstaten dat de rijbewijsopleiding en de basiskwalificatie combineert, heeft ervoor geopteerd de opleiding voor het behalen van een rijbewijs C en D te combineren met zowel de basiskwalificatie als de versnelde basiskwalificatie, terwijl andere eisen dat een aspirant-bestuurder een bepaald deel van het programma voor het behalen van een rijbewijs heeft doorlopen voor hij mag starten met de basiskwalificatie.

De meeste lidstaten staan niet toe dat een getuigschrift van vakbekwaamheid wordt verleend vooraleer een bestuurder het overeenkomstige rijbewijs heeft behaald. België aanvaardt dit echter als de opleiding wordt gecombineerd, in Oostenrijk hoeft alleen het theorie-examen vooraf te worden afgelegd en in Litouwen hoeft een bestuurder enkel een rijbewijs B te bezitten. Hoewel bestuurders in Noorwegen doorgaans over een rijbewijs dienen te beschikken voor zij een getuigschrift van vakbekwaamheid kunnen behalen, geldt deze verplichting niet voor leerlingen die beroepsonderwijs volgen of stage lopen.

2.6. Getuigschrift van vakbekwaamheid dat als bewijs dient voor het behalen van de basiskwalificatie – artikel 6

De lidstaten verlenen een getuigschrift van vakbekwaamheid aan bestuurders die de opleiding hebben gevolgd en geslaagd zijn voor het examen of die geslaagd zijn voor het theorie- en praktijkexamen, naargelang de gekozen optie.

Indien een lidstaat opteert voor een opleiding en een examen, of voor de versnelde basiskwalificatie, bestrijkt die opleiding de in deel 1 van bijlage I van de richtlijn genoemde onderwerpen. Na de opleiding volgt er een mondelinge of schriftelijke test.

Indien een lidstaat ervoor opteert alleen examens te organiseren, dient de bestuurder te slagen voor de theorie- en praktijkexamens als beschreven in punt 2.2 van bijlage I.

De lidstaten hebben geen problemen gemeld bij de toepassing van dit artikel.

¹⁸ In Noorwegen moet de bestuurder reeds een deel van het programma voor het behalen van een rijbewijs hebben doorlopen voor hij mag starten met het programma om een basiskwalificatie te behalen.

2.7. Nascholing – artikel 7

Nascholing moet bestuurders in de gelegenheid stellen de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren. Doel is een aantal van de in deel 1 van bijlage I genoemde onderwerpen opnieuw te bestuderen en uit te diepen.

Per periode van vijf jaar wordt er minstens 35 uur nascholing gegeven in sessies van minstens zeven uur, als bedoeld in deel 4 van bijlage I.

De meeste lidstaten bieden bestuurders de mogelijkheid afzonderlijke sessies van zeven uur bij te wonen. Zij hebben echter specifieke eisen vastgesteld met betrekking tot de periode waarin de 35 uur nascholing moet zijn afgerond.

In bepaalde lidstaten bedraagt die periode 12, 6 of 3 maanden of zelfs één week¹⁹. In andere lidstaten is ook bepaald over hoeveel sessies van 7 uur de nascholing wordt verdeeld: bv. twee cursusdagen van 7 uur, twee afzonderlijke modules met 3 opleidingsdagen van 7 uur en 2 opleidingsdagen van 7 uur, 5 opeenvolgende dagen of respectievelijk twee sessies van 3 dagen en 2 dagen²⁰ enz.

2.8. Getuigschrift van nascholing — artikel 8

De lidstaten verlenen aan het einde van de nascholing een getuigschrift aan de bestuurders.

Nieuwe bestuurders dienen de nascholing te volgen binnen vijf jaar na het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid. Bestuurders die over verworven rechten beschikken, moeten de nascholing volgen binnen de door hun lidstaat vastgestelde termijn.

Bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs van categorie D dat vóór september 2008 is afgegeven en bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs van categorie C dat voor september 2009 is afgegeven, worden krachtens de richtlijn vrijgesteld van de verplichting een basiskwalificatie te behalen. Voor bestuurders die over deze verworven rechten beschikken, hebben de lidstaten nationale termijnen vastgesteld waarbinnen respectievelijk voor 2015 (rijbewijs D) en 2016 (rijbewijs C) de eerste nascholingscursus moet worden gevolgd.

Er zijn afspraken gemaakt over de wederzijdse erkenning van de door de lidstaten vastgestelde overgangperiodes²¹. Derhalve kunnen bestuurders tot 2015 (voertuigen van categorie D) en 2016 (voertuigen van categorie C) in geen enkele lidstaat worden beboet omdat ze de nascholing nog niet hebben voltooid.

Om de termijn te bepalen waarbinnen bestuurders die over verworven rechten beschikken de nascholing dienen te volgen hebben de lidstaten verschillende criteria gehanteerd: de datum waarop het rijbewijs is uitgereikt, de verjaardag van de bestuurder, de vervaldatum van het rijbewijs, de leeftijd van de bestuurder of het nummer van het rijbewijs.

De verschillende termijnen zijn opgenomen in de bijlage.

¹⁹ Respectievelijk Denemarken, Noorwegen, Frankrijk en Letland.

²⁰ Respectievelijk Luxemburg, Roemenië en Frankrijk.

²¹ Hierover werd overeenstemming bereikt op de vergadering van de Commissie van 27 mei 2009. Daarna hebben de diensten van de Commissie ter informatie een nota naar alle leden van het comité gestuurd.

2.9. Plaats van de opleiding – artikel 9

Bestuurders die onderdaan van een EU-lidstaat zijn, dienen de basiskwalificatie te behalen in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben, terwijl bestuurders uit derde landen de basiskwalificatie dienen te behalen in de lidstaat waar hun werkgever is gevestigd of in de lidstaat waar zij hun werkvergunning hebben gekregen.

Bestuurders volgen de nascholing in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben of waar zij werken.

Voor de erkenning van opleidingen uit het verleden van bestuurders die naar een ander land verhuizen of in een ander land gaan werken, vragen de meeste lidstaten een getuigschrift of bewijs van de gevolgde opleiding²².

De lidstaten hebben geen problemen gemeld met de toepassing van dit artikel. In enkele gevallen worden gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen niet erkend en wordt alleen in de eigen lidstaat voltooide opleiding aanvaard.

2.10. Communautaire code – artikel 10

De bevoegde autoriteiten gebruiken code 95, die bevestigt dat de bestuurder de vereiste opleiding heeft gevolgd, hetzij op het rijbewijs, hetzij op een afzonderlijke "kwalificatiekaart bestuurder".

Dertien lidstaten hebben ervoor geopteerd de code op de kwalificatiekaart te vermelden, terwijl twaalf andere ze op het rijbewijs aanbrengen. In Finland zijn beide mogelijk en in Luxemburg wordt de code op het rijbewijs aangebracht en voor buitenlandse bestuurders op de kwalificatiekaart.

Noorwegen neemt de code 95 op in het getuigschrift van vakbekwaamheid. In de toekomst zal deze ook in het rijbewijs worden opgenomen (tabel 5).

²² In Luxemburg beslist het ministerie van vervoer per geval, rekening houdend met het advies van de bevoegde commissie van het ministerie voor Duurzame ontwikkeling en infrastructuur. In Malta voeren de autoriteiten een controle uit en wisselen zij gegevens uit met de autoriteiten van de lidstaat van de bestuurder.

Tabel 5 – Code 95

Lidstaten die de code 95 op het rijbewijs aanbrengen	België, Duitsland, Griekenland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen en Slovenië.
Lidstaten die de code 95 op de kwalificatiekaart bestuurder aanbrengen	Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Estland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Portugal, Roemenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.
Finland	Beide opties zijn mogelijk.
Luxemburg	De code wordt op het rijbewijs aangebracht. Bij niet-ingezetenen wordt ze op de kwalificatiekaart aangebracht.
Noorwegen	Code 95 wordt opgenomen in het getuigschrift van vakbekwaamheid. In de toekomst zal de code in het rijbewijs worden opgenomen.

2.11. Minimumeisen voor de beroepskwalificatie en -opleiding – bijlage I

Zoals reeds vermeld (deel 3.3) zijn in deel 1 van bijlage I de onderwerpen opgesomd die de lidstaten in de basiskwalificatie en nascholing voor bestuurders moeten opnemen.

In deel 2 betreffende de verplichte basiskwalificatie, als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder a), is bepaald dat elke aspirant-bestuurder ten minste 20 uur zelf een voertuig dient te besturen onder begeleiding van een instructeur. Vrachtwagenbestuurders die ook een kwalificatie wensen te behalen voor het vervoer van personen, of omgekeerd, en reeds een getuigschrift van vakbekwaamheid bezitten, dienen slechts 5 uur te rijden en hoeven slechts de delen te herhalen die specifiek betrekking hebben op de nieuwe kwalificatie. Voor de versnelde basiskwalificatie dienen bestuurders respectievelijk 10 en 2,5 uur te rijden.

In deel 2 (punt 2.1) van bijlage I is bepaald dat elke bestuurder ten hoogste acht van de vereiste 20 uur op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator mag rijden. In het kader van de versnelde basiskwalificatie mag elke aspirant-bestuurder maximaal 4 van de vereiste 10 uur op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator rijden.

In de meeste lidstaten worden aspirant-bestuurders niet verplicht op een speciaal terrein of in een simulator te rijden. Een aantal onder hen bieden wel die mogelijkheid.

De lidstaten hebben kortom geen grote problemen ervaren bij de toepassing van bijlage I. Oostenrijk en Slovenië hebben enkele problemen aangekaart betreffende de behoefte aan praktische opleiding of de toereikendheid van de theorielessen. Bovendien moet worden

vermeld dat België van oordeel is dat bijlage I meer is gericht op bestuurders in het internationaal vervoer dan op bestuurders die korte afstanden afleggen.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

3.1. Algemene evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG

Door de vaststelling van Richtlijn 2003/59/EG heeft de wetgever bijgedragen tot het waarborgen van een gemeenschappelijk opleidingsniveau voor professionele bestuurders in de Europese Unie om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Uit de evaluatie blijkt dat Richtlijn 2003/59/EG niet in alle lidstaten op dezelfde manier ten uitvoer wordt gelegd.

Ten eerste biedt de richtlijn de lidstaten de mogelijkheid de basiskwalificatie te laten behalen door een opleiding te volgen en een examen af te leggen of door alleen examens af te leggen. De structuur van de nascholing kan eveneens verschillen, aangezien deze in sommige lidstaten als één cursus moet worden gevolgd, terwijl andere lidstaten toestaan dat de 35 uur over meerdere jaren worden gespreid.

Ten tweede zijn de opleidingsprogramma's en leermethodes niet gestandaardiseerd: de inhoud van de cursus en de manier waarop de opleiding wordt aangeboden, kan verschillen, sommige lidstaten staan bijvoorbeeld naast de klassieke lesmethode ook een computercursus toe.

Voorts hanteren de lidstaten verschillende eisen ten aanzien van de instructeurs en de plaatsen waar de opleidingen worden gegeven.

Ten slotte is het aantal bestuurders per klas, het wagenpark en de beschikbaarheid van hoogwaardige simulatoren afhankelijk van de testcentra.

Niettemin worden de gelijkwaardigheid van de kwalificatiesystemen en de doeltreffendheid waarmee de vereiste kwalificatie wordt gewaarborgd, verzekerd door de nationale opleidingssystemen, die moeten beantwoorden aan de eisen van bijlage I inzake de minimaal te behandelen onderwerpen en de structuur van de examens. Ook de monitoring van de opleidingscentra door de nationale autoriteiten draagt er in sterke mate toe bij dat de opleiding is afgestemd op de doelstellingen van de richtlijn.

3.2. Belangrijkste verbeterpunten en aanbevelingen

Uit de ervaringen met de toepassing van de richtlijn is gebleken dat er enkele specifieke aspecten moeten worden verbeterd.

Wat de in artikel 2 van de richtlijn genoemde vrijstellingen betreft, kan het feit dat de lidstaten verschillende vrijstellingen toepassen tot problemen leiden voor grensoverschrijdend verkeer binnen de Unie.

Hoewel de Commissie tot dusver geen weet heeft van dergelijke gevallen, is het in het algemeen wenselijk dat professionele bestuurders en ondernemingen op de hoogte zijn van de verschillen tussen de lidstaten bij de toepassing van artikel 2 van de richtlijn.

Derhalve zal de Commissie op middellange termijn misschien richtsnoeren moeten publiceren om de reikwijdte van de in artikel 2 bedoelde vrijstellingen te verduidelijken.

Wat betreft de verschillende termijnen waarbinnen de nascholing moet worden gevolgd, moet de uitwisseling van de nationale plannings een oplossing bieden voor de problemen die de nationale handhavingsinstanties kunnen ondervinden bij de controle van buitenlandse bestuurders. Die informatie kan worden uitgewisseld via het op grond van artikel 12 opgerichte comité.

Aangezien dit aspect niet in de richtlijn aan bod komt, is het essentieel om de nauwe samenwerking tussen de lidstaten te handhaven, met name binnen het Comité inzake de beroepsopleiding van bestuurders.

In het licht hiervan heeft de Commissie een lijst opgesteld van de bestaande nationale aanspreekpunten om de samenwerking tussen de lidstaten te vergemakkelijken.

Ten slotte is het nuttig in de toekomst nauw overleg te plegen met de sociale partners en hen regelmatig te raadplegen.

Bijlage

Termijnen van de lidstaten voor de organisatie van nascholing voor bestuurders met verworven rechten (deadline voor het bijwonen van de eerste cursus)

Oostenrijk	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014																																												
België	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016																																												
Bulgarije	Rijbewijs D afgegeven: voor 31.12.1970: 31.12.2009 vanaf 1.1.1971 tot en met 31.12.1980: 31.12.2010 vanaf 1.1.1981 tot en met 31.12.1990: 31.12.2011 vanaf 1.1.1991 tot en met 31.12.2000: 31.12.2012 vanaf 1.1.2001 tot en met 10.9.2008: 10.9.2013																																												
	Rijbewijs C afgegeven: voor 31.12.1970: 31.12.2010 vanaf 1.1.1971 tot en met 31.12.1980: 31.12.2011 vanaf 1.1.1981 tot en met 31.12.1990: 31.12.2012 vanaf 1.1.1991 tot en met 31.12.2000: 31.12.2013 vanaf 1.1.2001 tot en met 10.9.2009: 10.9.2014																																												
Cyprus	Alle rijbewijzen: 26.1.2012																																												
Tsjechië	Alle rijbewijzen: 1.8.2011																																												
Denemarken	Cat. D: <table> <thead> <tr> <th>Geboortedatum</th><th>Deadlines</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 of 3</td><td>30.6.2009</td></tr> <tr><td>4, 5 of 6</td><td>31.12.2009</td></tr> <tr><td>7, 8 of 9</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>10, 11 of 12</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>13, 14 of 15</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>16, 17 of 18</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>19, 20 of 21</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>22, 23 of 24</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>25, 26 of 27</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 of 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </tbody> </table> Cat. C: <table> <thead> <tr> <th>Geboortedatum</th><th>Deadlines</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 of 3</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>4, 5 of 6</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>7, 8 of 9</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>10, 11 of 12</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>13, 14 of 15</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>16, 17 of 18</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>19, 20 of 21</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>22, 23 of 24</td><td>31.12.2013</td></tr> <tr><td>25, 26 of 27</td><td>30.6.2014</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 of 31</td><td>31.12.2014</td></tr> </tbody> </table>	Geboortedatum	Deadlines	1, 2 of 3	30.6.2009	4, 5 of 6	31.12.2009	7, 8 of 9	30.6.2010	10, 11 of 12	31.12.2010	13, 14 of 15	30.6.2011	16, 17 of 18	31.12.2011	19, 20 of 21	30.6.2012	22, 23 of 24	31.12.2012	25, 26 of 27	30.6.2013	28, 29, 30 of 31	31.12.2013	Geboortedatum	Deadlines	1, 2 of 3	30.6.2010	4, 5 of 6	31.12.2010	7, 8 of 9	30.6.2011	10, 11 of 12	31.12.2011	13, 14 of 15	30.6.2012	16, 17 of 18	31.12.2012	19, 20 of 21	30.6.2013	22, 23 of 24	31.12.2013	25, 26 of 27	30.6.2014	28, 29, 30 of 31	31.12.2014
Geboortedatum	Deadlines																																												
1, 2 of 3	30.6.2009																																												
4, 5 of 6	31.12.2009																																												
7, 8 of 9	30.6.2010																																												
10, 11 of 12	31.12.2010																																												
13, 14 of 15	30.6.2011																																												
16, 17 of 18	31.12.2011																																												
19, 20 of 21	30.6.2012																																												
22, 23 of 24	31.12.2012																																												
25, 26 of 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 of 31	31.12.2013																																												
Geboortedatum	Deadlines																																												
1, 2 of 3	30.6.2010																																												
4, 5 of 6	31.12.2010																																												
7, 8 of 9	30.6.2011																																												
10, 11 of 12	31.12.2011																																												
13, 14 of 15	30.6.2012																																												
16, 17 of 18	31.12.2012																																												
19, 20 of 21	30.6.2013																																												
22, 23 of 24	31.12.2013																																												
25, 26 of 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 of 31	31.12.2014																																												
Estland	Alle rijbewijzen: 1.9.2011																																												
Finland	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014																																												
Frankrijk	Cat. D: 10.9.2011 Cat. C: 10.9.2012																																												

Duitsland	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Griekenland	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Hongarije	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Ierland	Cat. D: 10.9.2009 Cat. C: 10.9.2010
Italië	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Letland	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Litouwen	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Luxemburg	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Malta	Cat. D: 9.9.2013 Cat. C: 9.9.2014
Nederland	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Polen	Alle rijbewijzen: 12.9.2014
Portugal	Cat. D: Bestuurders die op dit moment 30 jaar zijn: 10.9.2011 tussen 31 en 40 jaar zijn: 10.9.2012 tussen 41 en 50 jaar zijn: 10.9.2013 ouder dan 50 jaar zijn: 10.9.2015 Cat. C: Bestuurders die op dit moment 30 jaar zijn: 10.9.2012 tussen 31 en 40 jaar zijn: 10.9.2013 tussen 41 en 50 jaar zijn: 10.9.2014 50 jaar zijn: 10.9.2016
Roemenië	Het systeem wordt toegepast sinds 2003.
Slovenië	Cat. D: 1.10.2008 Cat. C: 1.10.2009
Slowakije	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Spanje	a) Rijbewijzen D die eindigen op: 1 of 2: 10.9.2011 3 of 4: 10.9.2012 5 of 6: 10.9.2013 7 of 8: 10.9.2014 9 of 0: 10.9.2015 b) Rijbewijzen C die eindigen op: 1 of 2: 10.9.2012 3 of 4: 10.9.2013 5 of 6: 10.9.2014 7 of 8: 10.9.2015 9 of 0: 10.9.2016

Zweden	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Verenigd Koninkrijk	Cat. D: 9.9.2013 Cat. C: 9.9.2014
Noorwegen	Rijbewijzen D die vervallen tussen 10.9.2011 en 10.9.2015: de vervaldatum van het rijbewijs. Vervaldatum rijbewijs D: 2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 Vanaf 11.9.2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014 Rijbewijzen C die vervallen tussen 10.9.2012 en 10.9.2016: de vervaldatum van het rijbewijs. Vervaldatum rijbewijs C: 2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 vóór 10.9.2012: 2012 vanaf 11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016