

**Til officielt brug**

Forum International des Transports  
International Transport Forum

**ITF(2015)3/FIN AL**

**5. juni 2015**

**Dansk - Or. Dansk**

**International Transport Forum**

**INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM**

*Oversættelse foretaget af statsaut. translator på foranledning af Trafik- og Byggestyrelsen*

**KVALITETSCHARTER for international godskørsel i henhold til ECMTs (Europæiske Transportministerkonference) multilaterale kvotasystem**

*Den samlede tekst for Kvalitetscharteret er anført af ministrene i de europæiske medlemsstater under dagsordenens pkt. 4 ved det lukkede ministermøde den 28. maj 2015 i Leipzig, Tyskland*

**JT03378020**

Det komplette dokument kan fås hos OLIS i sin oprindelige form

Dette dokument og eventuelle kort i dette er uden præjudice for status af eller suveræniteten over ethvert territorium, for afgrænsningen af internationale grænser og navnet på ethvert territorium, by eller område.

## KVALITETSCHARTER

### for international godskørsel i henhold til ECMTs multilaterale kvotasystem

#### Kapitel I – Anvendelse og definitioner

##### 1. Anvendelse

Nærværende Charter er gældende for international godskørsel i henhold til ECMTs multilaterale kvoter. Det supplerer bestemmelserne i retningslinjerne for embedsmænd og transportører vedrørende brugen af ECMTs multilaterale kvoter.<sup>1</sup> Disse retningslinjer beskriver kendetegnene ved de tilladelser, som udstedes i henhold til systemet, samt betingelserne og omfanget af deres brug.

Bestemmelserne i Charteret kan også anvendes mutatis mutandis i bilaterale og multilaterale aftaler inden for international godstransport og personbefordring, hvis de involverede parter beslutter det.

Nærværende Charter påvirker ikke EU-lovgivningen, bestemmelserne i aftalen om det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller aftaler mellem EU og ikke-EU-lande, som har tilsluttet sig ECMTs multilaterale kvotasystem, samt FN-konventioner og -aftaler, som vedrører international vejgodstransport.

##### 2. Definitioner

De definitioner, som anvendes i dette Charter, er de samme som dem, der er anført i kapitel 1 i vejledningen. Derudover gælder følgende definitioner i nærværende Charter:

- 2.1. "Godskørselserhvervet" betyder den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører international godstransport for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog,
- 2.2. "Transportleder" betyder en fysisk person, der er ansat i en virksomhed, eller, når virksomheden er en fysisk person, den pågældende fysiske person selv, eller, hvor det er relevant, en anden fysisk person, der i en aftale er udpeget af denne, og som faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde;
- 2.3. "Tilladelse til at udøve international godskørsel" betyder en administrativ afgørelse, hvorved der meddeles en virksomhed, der opfylder betingelserne i disse bestemmelser, tilladelse til at udøve international godskørsel;
- 2.4. "kompetent myndighed" betyder en national, regional eller lokal myndighed i en medlemsstat, der med henblik på at udstede tilladelser til at udøve international godskørsel kontrollerer, at en virksomhed opfylder kravene i nærværende Charter, og som har kompetence til at meddele, suspendere og tilbagekalde sådanne tilladelser;
- 2.5. "Etableringsmedlemsstat" betyder den medlemsstat, hvor en virksomhed er etableret, uanset hvilket land transportlederen kommer fra.

---

<sup>1</sup> ECMT MULTILATERAL QUOTA: User Guide, 2014 [©ITF/IRU]

## Kapitel II – Bestemmelser vedrørende transportvirksomheder, som bruger ECMT-tilladelser

### 1. Generelt

1.1. Virksomheder, som ønsker at udøve international godskørsel i henhold til ECMTs multilaterale kvoter, skal have en tilladelse udstedt af den kompetente myndighed i etableringslandet, som godkender virksomhedens evne til at udøve international godskørsel.

1.2. Godstransportvirksomheder, som ønsker at udøve international godskørsel i henhold til en ECMT multilateral tilladelse, skal kunne dokumentere, at de:

- a) opfylder betingelserne for etablering i en medlemsstat;
- b) opfylder vandelskravet;
- c) har det nødvendige økonomiske grundlag;
- d) har de faglige kvalifikationer.

ECMT-tilladelser skal tilbagekaldes af den udstedende Myndighed, hvis ovenstående betingelser ikke længere er opfyldt, med forbehold af anvendelse af bestemmelserne i artikel 4.3 i kapitel IV i Charteret.

### 2. Betingelser for etablering

2.1. En virksomhed, som udøver international godskørsel, og som ønsker at udøve international godskørsel i henhold til en ECMT multilateral tilladelse, skal være etableret på et stabilt og effektivt grundlag i en medlemsstat.

2.2. I denne forbindelse skal virksomheden:

- a) råde over et forretningssted i denne medlemsstat med lokaler, hvor virksomhedens keredokumenter opbevares, navnlig alle dokumenter vedrørende regnskaber og personaleforvaltning, dokumenter med oplysninger om køre- og hviletid samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til i overensstemmelse med den nationale lovgivning;
- b) råde over et eller flere køretøjer, som er indregistreret eller på anden måde godkendt til kørsel i overensstemmelse med lovgivningen i den pågældende medlemsstat, enten som ejer eller på anden måde, f.eks. i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt eller en lejekøbskontrakt (leasing) eller en købsaftale;
- c) være i besiddelse af det påkrævede administrative apparatur til effektivt og vedvarende at drive en driftscentral for de i litra b) nævnte køretøjer beliggende i denne medlemsstat og med det hensigtsmæssige udstyr og de hensigtsmæssige faciliteter

### 3. Opfyldelse af vandelskravet

3.1. En virksomhed, som udøver international godskørsel, og som ønsker at anvende ECMT multilaterale tilladelser, skal kunne dokumentere, at den opfylder vandelskravet. Med henblik på dette skal vandelskravet være opfyldt af transportvirksomheden, den fysiske person, som er udpeget som "transportleder", og enhver anden ansvarlig person eller enhed i henhold til den nationale lovgivning i medlemsstaten. Denne eller disse ansvarlig person(er) skal have en reel forbindelse til virksomheden som medarbejder, direktør, ejer, aktionær eller administrator.

3.2. Ved afgørelsen af, om en virksomhed opfylder vandelskravet, skal medlemsstaten foretage en undersøgelse af virksomhedens, dens transportlederens og andre relevante ansvarlige personers adfærd. Enhver henvisning til straffe, sanktioner eller overtrædelser i forbindelse med en virksomhed omfatter straffe, sanktioner eller overtrædelser, som gør sig gældende for selve virksomheden, dens transportledere eller andre relevante personer efter medlemsstatens nærmere bestemmelse. Betingelserne for opfyldelse af vandelskravet anses for at være opfyldt, hvis transportvirksomheden og dens transportleder(e)/ansvarlig(e) person(er):

- a) ikke er blevet erklæret uegnet til at udøve godskørsel;

- b) ikke er blevet kendt skyldig i en alvorlig forbrydelse eller pålagt en sanktion for alvorlige overtrædelser af de nationale regler inden for f.eks. handelsret, konkurslovgivning, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, færdselslovgivning, erhvervsansvar, menneskehandel eller narkotikahandel;
- c) ikke er blevet kendt skyldig i en alvorlig forbrydelse eller pålagt en sanktion for alvorlige overtrædelser af de nationale regler om især: adgang til erhvervet, adgang til markedet for international godskørsel, grundlæggende kvalifikation og efteruddannelse af chauffører, dyretransport;
- d) ikke er blevet kendt skyldig i en lovovertrædelse eller pålagt en sanktion for de mest alvorlige overtrædelser af reglerne inden for f.eks.:
- i) køre- og hviletidsbestemmelser for chauffører med overskridelse af den maksimalt tilladte køretid for henholdsvis 6 døgn eller 14 døgn med 25 % eller mere, eller overskridelse i den daglige arbejdstid af den maksimalt tilladte køretid med 50 % eller derover uden en pause eller sammenhængende hviletid på mindst 4,5 timer;
  - ii) installation af kontroludstyr eller andet udstyr, med kørsel uden analog eller digital fartskriver og/eller fartbegrænsere, eller anvendelse af en falsk anordning, der kan ændre kontrolapparatets og/eller fartbegrænsers registreringer, eller forfalskning af diagramark eller data fra fartskriveren og/eller førerkortet;
  - iii) sikkerheden af erhvervskøretøjer, som anvendes inden for international transport, med kørsel uden gyldig synsattest, hvis et sådant dokument kræves i henhold til de gældende regulativer, og/eller meget alvorlige defekter ved bl.a. bremsesystem, styreapparat, hjul/dæk, affjedring eller chassis, der ville medføre en så umiddelbar risiko for trafikikkerheden, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet;
  - iv) sikkerheden ved vejtransport af farligt godt, med transport af farligt gods, som det er forbudt at transportere, eller som transporteres i en forbudt eller ikke godkendt emballage, eller som ikke er identificeret som farligt gods på køretøjet og dermed er til så stor fare for menneskeliv eller miljøet, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet;
  - v) kørekort, med kørsel uden et gyldigt kørekort;
  - vi) brug af kontroludstyr, med kørsel med et falsk hukommelseskort i fartskriveren eller et kort, som chaufføren ikke er indehaver af, eller et kort, som er blevet indhentet på baggrund af falske erklæringer og/eller forfalskede dokumenter;
  - vii) største tilladte vægt og dimensioner for erhvervskøretøjer i international transport, med kørsel med gods, hvor den maksimalt tilladte totalmasse overskrides med 20 % eller derover for køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 12 tons, og hvor den maksimalt tilladte totalmasse overskrides med 25 % eller derover for køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 12 tons.
- Hvis transportvirksomheden eller dens transportleder(e)/ansvarlig(e) person(er) er blevet kendt skyldig i en lovovertrædelse i en eller flere medlemsstater eller pålagt en sanktion for en eller flere af ovenstående alvorlige lovovertrædelser, skal den kompetente myndighed i etableringslandet rettidigt igangsætte en administrativ procedure på behørig vis for at beslutte, om manglende opfyldelse af vandelskravet under omstændighederne ville være en urimelig foranstaltning i dette tilfælde. En sådan konklusion skal være baseret på en god begrundelse og veldokumenteret. Hvis den kompetente myndighed ikke konkluderer, at manglende opfyldelse af vandelskravet ikke vil være en urimelig foranstaltning, medfører domfældelsen eller sanktionen, at vandelskravet ikke længere anses for opfyldt.
- e) Hvis vandelskravet ikke længere er opfyldt, skal ovenstående krav ikke anses for opfyldt, før der er sket rehabilitering af virksomheden og de(n) ansvarlige person(er) eller truffet anden foranstaltning med tilsvarende virkning i henhold til nationale bestemmelser herom.

3.3. De(n) ansvarlige person(er) skal bo i en medlemsstat og skal være ansvarlig for effektiv og løbende ledelse af vejtransportvirksomhedens transportaktiviteter, som omfatter vedligeholdelse af køretøjer, kontrol med transportkontrakter og -dokumenter, grundlæggende regnskabsføring, fordeling af ladninger eller tjenesteydelser på chauffører og køretøjer samt kontrol med sikkerhedsprocedurerne. Når den udpegede ansvarlige person ikke længere anses for at opfylde vandelskravet, skal den kompetente myndighed erklære den pågældende uegnet til at lede en virksomheds transportaktiviteter.

#### 4. Faglige kvalifikationer

4.1. "Faglige kvalifikationer" består i at have den nødvendige viden for at kunne udøve international godskørsel på en ordentlig og gennemførlig måde.

4.2. Krav om, at transportoperatørers viden skal bekræftes ved en prøve

- a) De(n) person(er), som er ansvarlig for effektiv og løbende ledelse af vejtransportvirksomhedens transportaktiviteter i henhold til ECMT multilaterale tilladelser, og som opfylder vandelskravet, skal have den nødvendige viden og de praktiske færdigheder, der kræves for at kunne udøve vejtransporterhvervet på en ordentlig og gennemførlig måde.
- b) De nødvendige kundskaber omfatter især følgende områder: kommerciel og finansiell virksomhedsadministration; tekniske standarder og procedurer; vejtrafiksikkerhed; adgang til markeder; dele af den borgerlige ret; dele af arbejdsmarkeds- og sociallovgivningen; dele af den borgerlige ret; dele af skattelovgivningen. Bilag 1 indeholder en liste over den viden, som må anses for et minimum for at kunne opnå officiel godkendelse af faglige kvalifikationer. Andre lister over den nødvendige viden kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige.
- c) Faglige kvalifikationer bevises ved beståelse af en obligatorisk skriftlig prøve, som kan suppleres med en mundtlig prøve. Disse prøver bekræfter, om ansøgende udøvere af vejtransporterhvervet har opnået det nødvendige vidensniveau inden for de områder, der er anført i foregående afsnit, og især om de har evnen til at bruge de instrumenter og teknikker, som anvendes inden for disse områder, og udføre tilsvarende ledelses- og koordinationsopgaver. Medlemsstaterne kan beslutte at fritage personer fra prøverne, som kan dokumentere, at de løbende har ledet en vejtransportvirksomhed i en eller flere medlemsstater i en periode på 10 år ved ikrafttrædelsen af disse bestemmelser.

4.3. Afholdelse af prøver og godkendelse af autoriserede eksamenssteder

- a) De prøver, som anføres i foregående artikel, skal tilrettelægges i henhold til procedurerne i bilag 2, hvor medlemsstaterne har mulighed for at stille krav om undervisning inden afholdelse af prøven. Andre prøveprocedurer kan accepteres, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige.
- b) De skriftlige og mundtlige prøver kan kun afholdes og attesteres af myndigheder og andre organer, som er behørigt godkendt hertil af en medlemsstat på grundlag af kriterier, den selv har opstillet. Medlemsstaterne skal regelmæssigt kontrollere, at de forhold, under hvilke disse myndigheder eller organer afholder prøverne, er i overensstemmelse med de foreskrevne procedurer. Godkendelsen kan tilbagekaldes eller suspenderes, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt.
- c) Hvis der er krav om undervisning inden prøven, skal den leveres af myndigheder eller organer, som er behørigt godkendt af en medlemsstat i henhold til de kriterier, som denne har defineret. Disse organer skal være i stand til at tilbyde kandidaterne kvalitetsundervisning, der forbereder dem på prøverne, samt løbende undervisning, så udøvere af transporterhvervet, som ønsker dette, kan opdatere deres viden. Som eksempel skal disse centre fremlægge følgende oplysninger for at opnå tilladelse: et passende kvalifikations- og efteruddannelsesprogram med angivelse af de emner, der undervises i, og den foreslåede implementeringsplan og undervisningsmetoder. Dette undervisningsprogram skal dække de emner, der er obligatoriske til prøven, angive instruktørernes krævede kvalifikationer og virkefelt og give oplysninger om selve kursusstedet, undervisningsmaterialerne og betingelserne for deltagelse i kurserne (antal deltagere). Medlemsstaterne skal regelmæssigt kontrollere, at de pågældende bureauer altid opfylder de

kriterier, som dannede grundlag for deres godkendelse. Godkendelsen kan tilbagekaldes eller suspenderes, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt.

#### 4.4. Attestering af faglige kvalifikationer

- a) Kandidater, som består prøven, modtager en attest fra myndighederne eller godkendte organer som dokumentation for faglige kvalifikationer. Denne attest, som er stemplet af den myndighed eller det godkendte organ, som har udstedt den, må ikke overdrages. Den skal udarbejdes på baggrund af og svare nøje til den model, der er vist i bilag 3. Andre modeller kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige.
- b) De standarder, der er udstedt af IRU Academy til godkendelse af eksamens- og kursuscentre og udstedelse af attest for faglige kvalifikationer, accepteres som referencemodel. De attester, der udstedes af sådanne centre, anses for at opfylde kravene vedrørende ECMTs multilaterale kvoter, hvis de kontraheres af de nationale myndigheder i ECMTs medlemsstater, som er kompetente inden for dette område.

### 5. Økonomisk grundlag

5.1. "Økonomisk grundlag" består i at have de økonomiske ressourcer, der er nødvendige for at sikre behørig opstart og ledelse af virksomheden. En virksomhed, som udøver godskørsel og ønsker at brug ECMTs multilaterale tilladelser, skal til enhver tid opfylde sine økonomiske forpligtelser i hele regnskabsåret.

5.2. Til dette formål skal virksomheden på grundlag af sit årsregnskab (balance, resultatopgørelse og eventuelle påkrævede bilag), som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person i henhold til den nationale lovgivning, godtgøre, at den årligt råder over egenkapital af en værdi på mindst 9.000 EUR (eller tilsvarende i den nationale valuta), når den benytter et enkelt køretøj, og 5.000 EUR (eller tilsvarende i den nationale valuta) for hvert køretøj, der benyttes derudover. Enhver anden bestemmelse vedrørende egenkapital kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser den for at være sammenlignelig, og hvis den er lige så streng som de ovenfor anførte bestemmelser om økonomisk grundlag.

5.3. Ud over oplysningerne i regnskabet kan vurderingen af det økonomiske grundlag tage højde for andre elementer som f.eks. de midler, som virksomheden har til rådighed, herunder bankindeståender, kassekreditter og lånemuligheder, virksomhedens aktiver, herunder produkter som virksomheden kan stille som sikkerhed, og arbejdskapital.

5.4. Den kompetente myndighed kan godkende eller kræve, at en virksomhed dokumenterer sit økonomiske grundlag ved en erklæring, som f.eks. en bankgaranti (hvis relevant som sikkerhed) eller forsikring, såsom en erhvervsmæssig ansvarsforsikring, fra en eller flere banker eller andre pengeinstitutter, inkl. forsikringsselskaber, om, at de hæfter solidarisk for virksomheden for de beløb, der er fastsat i artikel 5.2 i dette kapitel.

5.5. Det årsregnskab og den garanti, der er anført i foregående afsnit, er årsregnskabet eller garantien for den økonomiske enhed, der er etableret i den medlemsstat, hvor der søges om ECMT-tilladelse, og ikke for eventuelle andre enheder, der er etableret i en anden medlemsstat.

## Kapitel III – Bestemmelser vedrørende chauffører, som udøver international godskørsel i henhold til ECMT-tilladelser

### 1. Køre- og hviletid

1.1. Bestemmelserne i AETR (Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport) dateret 1. juli 2070 med efterfølgende ændringer eller bestemmelserne i tilsvarende forordninger<sup>2</sup> gælder for al international godskørsel, som udføres i henhold til ECMT-tilladelser. Under

---

<sup>2</sup> Enhver henvisning til AETR i teksten i Kvalitetscharteret omfatter automatisk en henvisning til de tilsvarende bestemmelser, herunder dem der er gældende i organisationer, der arbejder med regional økonomisk integration, inden for deres anvendelsesområde.

international godskørsel, som udføres i henhold til en ECMT-tilladelse, skal virksomheden og besætningsmedlemmerne overholde bestemmelserne i AETR vedrørende køre- og hviletid og besætningens sammensætning.

1.2. I henhold til bestemmelserne i AETR skal køretøjer, som bruges til international godskørsel i henhold til ECMT-tilladelser, være udstyret med en kontrolanordning, som med hensyn til konstruktion, installation og brug opfylder kravene i bilaget til AETR. Denne anordning skal bruges ved al international godskørsel, som udføres i henhold til en ECMT-tilladelse, til at registrere oplysninger om chaufførens aktiviteter i overensstemmelse med de betingelser, som er anført i AETR. Arbejdsgiveren og chaufføren skal sikre, at kontrolanordningen både fungerer og bruges korrekt.

Enhver henvisning til AETR i teksten i Kvalitetscharteret omfatter automatisk en henvisning til de tilsvarende bestemmelser, herunder dem der er gældende i organisationer, der arbejder med regional økonomisk integration, inden for deres anvendelsesområde.

## **2. Uddannelse af chauffører**

2.1. For at kunne udføre international godskørsel i henhold til en ECMT-tilladelse skal chaufføren opfylde grundlæggende kvalifikationskrav og krav om obligatorisk efteruddannelse dokumenteret ved et bevis for faglige kvalifikationer, som alle chauffører, der udfører sådan transport, skal være i besiddelse af.

2.2. Til dette formål skal medlemsstaterne etablere:

- a) Et system for grundlæggende kvalifikationskrav med to muligheder: kursus + prøve, eller kun en prøve, bekræftet ved fremlæggelse af bevis for faglige kvalifikationer. Indholdet af disse kurser og prøver, både teoretisk og praktisk, skal især dække følgende områder: videreuddannelse inden for rationel kørsel baseret på sikkerhedsregulativer; anvendelse af regulativer, sundhed, trafik- og miljø sikkerhed, service, logistik etc. Bilag 4 indeholder en detaljeret liste over emner, som disse kurser og prøver skal dække. Andet indhold af disse kurser og prøver kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser det for at være sammenligneligt.

De grundlæggende kvalifikationskrav vedrører ikke chauffører, som har fået et C-, C+E-, C1-, C1+E-kørekort eller andet nationalt kørekort, som giver tilladelse til at føre et køretøj eller vognvogt i henhold til ECMTs kvotesystem, inden 1. januar 2016.

- b) Et efteruddannelsessystem, som omfatter obligatorisk kursusdeltagelse, bekræftet ved fremlæggelse af bevis for faglige kvalifikationer. Bilag 4 angiver indholdet af denne uddannelse, hvor der især lægges vægt på trafiksikkerhed og god brændstofføkonomi. Andet indhold af sådan uddannelse kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser det for at være sammenligneligt.

Denne efteruddannelse skal vedrøre alle med et C-, C+E-, C1-, C1+E-kørekort eller andet nationalt kørekort, som giver tilladelse til at føre et køretøj eller vognvogt i henhold til ECMTs kvotesystem, uanset hvornår det blev udstedt. Den skal tages hvert 5. år fra datoen for udstedelse af bevis for faglige kvalifikationer og skal omfatte 35 timers obligatorisk undervisning givet i tidsrum på mindst 7 timer. Den første efteruddannelse skal være afsluttet pr. 31. december 2019.

2.3. De kursuscentre, der deltager i den grundlæggende kvalifikation og videreuddannelse, skal godkendes af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne.

2.4. For at blive godkendt skal centrene fremlægge følgende oplysninger: et passende kvalifikations- og efteruddannelsesprogram med angivelse af de emner, der undervises i, og hvis indhold skal være i overensstemmelse med det, der er anført i bilag 4, samt den foreslåede implementeringsplan og undervisningsmetoder; instruktørernes kvalifikationer og virkefelt; oplysninger om selve kursusstedet, undervisningsmateriale, de ressourcer, der stilles til rådighed for det praktiske arbejde og den anvendte flåde af køretøjer; betingelserne for deltagelse i kurserne (antal deltagere).

2.5. De krav, som IRU Academy har opstillet for godkendelse af uddannelsescentre, er anerkendt som benchmark. De beviser for faglige kvalifikationer, der udstedes af IRU-godkendte centre, anses for at opfylde

kravene vedrørende ECMTs multilaterale kvoter, hvis de kontrasignes af medlemsstaternes nationale myndigheder, der er kompetente inden for dette område.

2.6. For at bekræfte, at en chauffør er i besiddelse af et bevis for faglige kvalifikationer, skal de kompetente myndigheder i medlemsstaterne direkte på chaufførens kørekort påhæfte et kendemærke ved siden af kørekortkategorien som dokumentation for opnåelse af bevis for faglige kvalifikationer og med angivelse af udløbsdatoen, eller indføre et særligt chaufføruddannelsesbevis, som skal oprettes med henvisning til og i tæt overensstemmelse med modellen i bilag 5. Andre modeller kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige. Chaufføruddannelsesbeviset eller et tilsvarende dokument som anført ovenfor, som er udstedt af en medlemsstat, skal godkendes gensidigt. Hvis der udstedes et særligt chaufføruddannelsesbevis for at dokumentere opnåelse af bevis for faglige kvalifikationer, skal det befinde sig i køretøjet og fremvises af chaufføren efter anmodning fra inspektører.

### **3. Ansættelsesbetingelsesvilkår**

3.1. Chauffører skal være lovligt ansat i overensstemmelse med en national lovgivning i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.

## **Kapitel IV – Bestemmelser vedrørende kontroller og sanktioner**

### **1. Generelt: kompetente myndigheder og gensidig bistand**

1.1. Foranstaltninger vedrørende kontrol af, at kvotareglerne anvendes korrekt, især med hensyn til køretøjernes tekniske egenskaber, brug af tilladelser og de sanktioner, der anvendes inden for dette område, er ikke omfattet af dette Kvalitetscharter. De reguleres af bestemmelserne i ECMT Multilateral Quota User Guide.

1.2. Medlemsstaterne skal udpege en eller flere myndigheder, som er kompetente inden for de områder, som dækkes af nærværende Kvalitetscharter.

1.2.1. Med hensyn til bestemmelserne vedrørende virksomheder skal disse myndigheder især have beføjelse til at:

- behandle ansøgninger fra virksomheder om tilladelse til at udøve international godskørsel
- udstede tilladelser til at udøve international godskørsel og suspendere og tilbagekalde sådanne tilladelser;
- erklære en fysisk person egnet til uegnet til at lede en virksomheds transportaktiviteter som transportleder;
- kontrollere, at virksomheden opfylder og fortsætter med at opfylde alle krav vedrørende betingelserne for etablering, vandelskrav, krav om faglige kvalifikationer og økonomisk grundlag;
- godkende kursuscentre, som udsteder beviser for faglige kvalifikationer, og afholde de tilknyttede prøver med henblik på udstedelse af et bevis for faglige kvalifikationer.

1.2.2. Med hensyn til bestemmelserne vedrørende chauffører skal disse myndigheder især have beføjelse til at:

- etablere et system til udførelse af vejsidekontrol og kontrol på virksomhed af implementering som defineret i AETR;
- koordinere disse kontroller på nationalt niveau for at sikre, at der anlægges en ensartet strategi i det pågældende land;
- sikre koordinering med de tilsvarende myndigheder i de andre medlemsstater;
- godkende kursuscentre involveret i den grundlæggende kvalifikation og efteruddannelse af chauffører;
- udstede beviser for faglige kvalifikationer ved at påføre et kendemærke på kørekortet eller



chaufføruddannelsesbevis.

1.2.3. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder tæt og yder hinanden bistand med henblik på anvendelsen af og kontrol af overholdelsen af bestemmelserne i dette charter i forbindelse med transportaktiviteter udført i henhold til en ECMT-tilladelse og sanktionering af overtrædelser begået under udøvelsen af sådanne aktiviteter.

1.2.4. I tilfælde hvor indehaveren af en ECMT-tilladelse udstedt af et andet land har begået en lovovertrædelse, skal den medlemsstat, hvori overtrædelsen blev opdaget, informere myndighederne i etableringslandet, så sidstnævnte kan tage de forholdsregler, som de skønner hensigtsmæssige vedrørende potentielle gældende sanktioner, som kan gå så vidt som til tilbagekaldelse af tilladelsen. Denne medlemsstat skal også i henhold til bestemmelserne vedrørende beskyttelse af personoplysninger informere myndighederne i etableringslandet om de allerede pålagte sanktioner, især når sidstnævnte medfører et forbud mod kørsel i det land, hvor overtrædelsen blev begået.

1.2.5. ECMT-tilladelser kan tilbagekaldes af de udstedende myndigheder i tilfælde af alvorlig eller gentagen overtrædelse af bestemmelserne i Kvalitetscharteret. Den alvorligste sanktion for en transportoperatør, som har begået alvorlige overtrædelser, skal bestå i tilbagekaldelse af tilladelsen til at udøve international godskørsel.

**1.3.** Det International Transportforums (ITF) sekretariat skal udarbejde en elektroniske liste over:

- vejtransportvirksomheder (med som minimum navnene på virksomhederne), som har ECMT-tilladelser forudsat, at sådanne oplysninger overholder national lovgivning om datafortrolighed;
- embedsmænd, som er udpeget af medlemsstaterne som deres kontaktpunkt for spørgsmål vedrørende ECMTs multilaterale kvoter.

Disse lister kan ses på ITFs hjemmeside om ECMTs multilaterale kvoter.

Med hensyn til kontroller og sanktioner skal ITFs sekretariat have de nødvendige midler til at:

- anmode medlemsstaterne om at indsende rapporter om den måde, hvorpå de har omsat bestemmelserne i Kvalitetscharteret til deres nationale lovgivning, og at lægge disse dokumenter på ITFs hjemmeside vedrørende ECMTs multilaterale kvoter;
- indsamle de nødvendige oplysninger til at oprette den elektroniske liste, som er anført ovenfor;
- sikre, at systemet med gensidig bistand fungerer ordentligt og udarbejde retningslinjer for bedste praksis på dette område.

## **2. Kontroller**

### **2.1. Kontroller vedrørende krav til chauffører**

#### **2.1.1. Køre- og hviletid**

2.1.1.1. Medlemsstaterne skal etablere et system med passende og regelmæssige kontroller af korrekt og ensartet implementering af AETR-reglerne eller tilsvarende bestemmelser både ved vejsiden og hos virksomhederne.

2.1.1.2. Medlemsstaterne skal sikre, at der anvendes en sammenhængende national håndhævelsesstrategi i deres land. Til dette formål skal de udpege et organ til at koordinere disse kontroller og give kontrollørerne de nødvendige juridiske beføjelser til at opfylde deres inspektionsforpligtelser korrekt.

2.1.1.3. Hver medlemsstat skal etablere kontroller på en sådan måde, at mindst 2 % af arbejdsdagene for chauffører i køretøjer, der hører ind under AETR-reglerne, kontrolleres. Denne procentdel kan gradvist øges til højst 4 %. For mindst 30 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal kontrollen foregå ved vejsiden, og for mindst 50 % skal kontrollerne foretage på virksomheden.

2.1.1.4. Vejsidekontroller skal etableres flere steder og på et vilkårligt tidspunkt, og de skal dække en tilstrækkelig stor del af vejnettet til at gøre det vanskeligt at undgå et kontrolsted. Kontroller skal udføres i henhold til et tilfældigt rotationssystem med en passende geografisk balance. De skal udføres uden forskelsbehandling, dvs. uden hensyntagen til: køretøjets indregistreringsland; chaufførens bopælsland; virksomhedernes etableringsland; turens start- og slutsted. I bilag 6 anføres de elementer, som kontrollerne skal fokusere på. Andre bestemmelser om indholdet af disse kontroller kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige.

2.1.1.5. Kontroller på virksomhederne skal planlægges ud fra tidligere erfaring med hensyn til de forskellige transporttyper og virksomheder. De skal også udføres, hvis der ved en vejsidekontrol er påvist alvorlige overtrædelser af AETR-reglerne. I bilag 6 anføres de elementer, som kontrollerne skal fokusere på. Andre bestemmelser om indholdet af disse kontroller kan godkendes, hvis Group on Road Transport anser dem for at være sammenlignelige.

2.1.1.6. Medlemsstaterne skal sikre, at de kontrolenheder, som udfører kontroller ved vejsiden og på virksomhederne, har udstyr, som kan downloade data fra køretøjet og førerkortet i den digitale farts skriver, læse data og analysere data og/eller overføre resultaterne til en central database til analyse, og udstyr til kontrol af farts skriverark.

2.1.1.7. Det organ, som er ansvarlig for koordinering af kontroller på nationalt niveau, har også til opgave at foretage koordineringen med tilsvarende organer i andre berørte medlemsstater.

## 2.1.2. Faglige kvalifikationer

2.1.2.1. Medlemsstaterne skal stille uddannede inspektører til rådighed i forbindelse med kontrol af anvendelsen af AETR-reglerne. Disse inspektører skal have tilstrækkelige juridiske beføjelser til at udføre vejsidekontroller under de samme forhold for at kontrollere chaufførernes faglige kvalifikationer.

2.1.2.2. Chaufførerne skal til enhver tid på forlangende kunne fremvise kørekort eller et særligt kvalifikationskort påført et kendemærke, som bekræfter, at chaufføren har et bevis for faglige kvalifikationer.

## 2.2. Kontroller vedrørende krav til transportvirksomheder

De kompetente myndigheder skal føre tilsyn med, at virksomheder, som de har bemyndiget til at udøve vejtransport, fortsat opfylder vandelskravene samt kravene til faglige kvalifikationer og økonomisk grundlag. Medlemsstaterne skal udføre kontroller mindst hvert 5. år for at kontrollere, at hver enkelt virksomhed opfylder disse krav.

## 3. Overtrædelser

### 3.1. Overtrædelse af bestemmelser vedrørende køre- og hviletider

3.1.1. Klassificeringen af overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid og brug af farts skriver efter risikoniveau er et væsentligt trin i retning af et mere effektivt og harmoniseret system for kontroller og sanktioner. Denne klassificering vises som en tabel med følgende overskrifter:

Lovbestemmelse	Type af overtrædelse	Alvorlighedsgrad		
		Meget alvorlig	Alvorlig	Mindre alvorlig

3.1.2. Bilag 7 indeholder en klassificering af overtrædelser i henhold til deres alvorlighed og mulige konsekvenser for trafikikkerheden samt myndighedernes mulighed for at kontrollere chaufførens og vejtransportvirksomhedens overholdelse af de relevante krav. De mest alvorlige overtrædelser er overtrædelser, som skaber en risiko for død eller alvorlig personskade.

### 3.2. Overtrædelser af bestemmelser vedrørende transportvirksomheder

Med hensyn til vandelskravet vedrører de mest alvorlige overtrædelser, som kan udløse en sanktion, de i

kapitel II, artikel 3.2 anførte områder.

## **4. Sanktioner**

### **4.1. Generelt**

4.1.1. Medlemsstaterne skal opstille regler for sanktioner for overtrædelser af nærværende Kvalitetscharter og tage alle nødvendige forholdsregler for at sikre håndhævelsen af disse. Disse sanktioner skal være effektive, forholdsmæssige og afskrækkende. Medlemsstaterne skal sikre, at sanktionerne pålægges uden forskelsbehandling på grund af nationalitet eller transportvirksomhedens etableringssted. Bortset fra behandling fra de kompetente myndigheders side af overtrædelse af vandelskravet eller gentagne overtrædelser skal ingen overtrædelser af nærværende Kvalitetscharter give anledning til mere end én sanktion eller procedure.

4.1.2. I tilfælde af en meget alvorlig overtrædelse (f.eks. en overtrædelse der er anført som alvorlig på listen over overtrædelser i bilag 7), som tydeligvis kan bringe trafikikkerheden i fare, kan det berørte køretøj blive tilbageholdt, indtil årsagen til overtrædelsen er afhjulpet. Med hensyn til virksomheder kan myndighederne i virksomhedens etableringsland tilbagekalde ECMT-transporttilladelser og beordre midlertidige eller permanente forbud mod udstedelse af sådanne tilladelser til den berørte operatør. Den strengeste sanktion for en vejtransportoperatør, som har begået alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelserne i charteret, kan være midlertidig eller permanent tilbagekaldelse af tilladelsen til at udøve international godskørsel.

### **4.2. Sanktioner for overtrædelse af bestemmelser vedrørende chauffører**

#### **4.2.1. Sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne**

Enhver medlemsstat kan pålægge en virksomhed og/eller en chauffør en sanktion for overtrædelse af AETR-reglerne, som opdaget inden for deres geografiske område.

#### **4.2.2. Sanktioner for overtrædelser af regler om chaufføruddannelse**

4.2.2.1. De kompetente myndigheder skal have ret til at sende bemyndigede personer for at overvære uddannelseskurser på de godkendte centre og føre tilsyn med sådanne centre med hensyn til de anvendte ressourcer og behørig afholdelse af uddannelseskurser og prøver. Denne godkendelse kan tilbagekaldes eller suspenderes, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt.

4.2.2.2. De kompetente myndigheder skal ikke forlænge gyldigheden af kendemærket på kørekortet ud over den anførte udløbsdato, eller de skal tilbagekalde det kort, som bekræfter, at chaufføren har et bevis for faglige kvalifikationer, når denne ikke længere opfylder betingelserne for udstedelse af et sådant bevis og, især, ikke følger efteruddannelsesforløbet som anført i artikel 2.2.b) i kapitel III i charteret.

### **4.3. Sanktioner for overtrædelse af bestemmelser vedrørende transportvirksomheder**

4.3.1. Medlemsstaterne skal sikre, at de kompetente myndigheder tilbagekalder en vejtransportvirksomheds ECMT-tilladelse, hvis de konstaterer, at denne ikke længere opfylder kravene i kapitel II i charteret. Hvis det er relevant, kan der også pålægges andre sanktioner i forbindelse med bestemmelser for virksomheder, især suspension af tilladelsen til at udøve international godskørsel, tilbagekaldelse af denne tilladelse og erklæring om uegnethed med hensyn til vandelskrav og krav om faglige kvalifikationer for den person, som er udpeget til at sikre effektiv og løbende ledelse af vejtransportvirksomhedens transportaktiviteter.

4.3.2. Når en kompetent myndighed konstaterer, at en virksomhed er i risiko for ikke længere at opfylde kravene til udøvelse af godskørsel, skal den underrette virksomheden om dette. Når en kompetent myndighed konstaterer, at et eller flere af kravene ikke længere er opfyldt, kan den fastsætte en af følgende frister for virksomhedens afhjælpning af situationen:

- en tidsfrist på højst 6 måneder, som kan forlænges med 3 måneder i tilfælde af transportlederens død eller uarbejdsdygtighed, til ansættelse af en ny transportleder, når transportlederen ikke

længere opfylder vandelskravet eller kravet om faglige kvalifikationer;

- en tidsfrist på højst 6 måneder, hvor virksomheden skal afhjælpe situationen ved at vise, at den har en effektiv og stabil organisation;
- en frist på højst 6 måneder, når kravet om økonomisk grundlag ikke er opfyldt, til at vise, at kravet igen opfyldes på tilfredsstillende måde.

## **Kapitel V – Implementering af bestemmelserne i charteret**

1. Kvalitetscharteret træder i kraft den 1. januar 2016. Bestemmelserne i kapitel I til IV gælder for al international godskørsel, som udøves i henhold til ECMT-tilladelser, fra 1. januar 2018.

2. Enhver medlemsstat, som deltager i ECMTs multilaterale kvotasystem, skal senest 1. marts 2018 fremsende til ITFs sekretariat en officiel erklæring og en rapport i et godkendt format med beskrivelse af, hvordan medlemsstaten har implementeret bestemmelserne i charteret.

3. I denne rapport, som fremsendes på et af organisationens officielle sprog, skal medlemsstaten især anføre de nationale bestemmelser, som ikke er identiske med dem, der anbefales i charteret, og som den ønsker at få godkendt af Group on Road Transport som sammenlignelige. For at blive anset for sammenlignelige skal disse nationale bestemmelser være lige så strenge som bestemmelserne i charteret og have samme resultater.

4. Enhver anmodning om godkendelse af overholdelse af Kvalitetscharteret, herunder en vurdering af sammenlignelighed, eller uoverensstemmelse mellem to eller flere medlemsstater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af charteret, vil blive gennemgået på baggrund af den forretningsorden, som Group on Road Transport har udarbejdet, se bilag 1 i charteret.

5. Derefter skal hver medlemsstat oplyse sekretariatet om eventuelle ændringer i anvendelsen af bestemmelserne i charteret. Rapporter indsendt på denne måde til ITFs sekretariat vil igangsætte gennemgangsprocessen som defineret i artikel 4 i charteret og skal af sekretariatet lægges på internettet på ITFs beskyttede hjemmeside vedrørende ECMTs multilaterale kvoter.

6. Det er alene Group on Road Transport, som i henhold til den relevante forretningsorden har beføjelser til at vurdere eventuelle anmodninger vedrørende implementering af Kvalitetscharteret fremsendt af medlemsstater og vurdere overholdelsen eller sammenligneligheden af de forskellige medlemsstaters bestemmelser i forhold til kravene i charteret. I forbindelse med undersøgelse af disse anmodninger kan Group on Road Transport bruge alle tilgængelige metoder, herunder oprettelse af en passende struktur, til at undersøge sådanne anmodninger.

Når der tages en beslutning, er det kun medlemsstater, som ikke er under vurdering, eller som ikke har indbragt en klage, som kan deltage i beslutningstagningen.

7. Når denne aftale har været i kraft i 3 år, eller når behovet opstår, skal Group on Road Transport undersøge anvendelsen af artikel 1-6 i dette kapitel eller forretningsordenen (bilag 1) og eventuelt beslutte at rette eventuelle mangler i procedurerne indeholdt i disse artikler eller i bilag 1.

8. Efter disse 3 år, og idet der huskes på, at formålet med nærværende charter er at opnå vejtransport af høj kvalitet i Europa og skabe mere ensartede betingelser for mere åbne internationale vejtransportmarkeder, skal Group on Road Transport også:

- vurdere omfanget af implementeringen af charteret;
- vurdere omfanget af mulige incitamentsmekanismer for udvikling af ECMT-kvoter;
- vurdere mulige juridiske begrænsninger for håndhævelse og incitament;
- undersøge muligheden og procedurerne for fjernelse af forbehold og begrænsninger på baggrund af omfanget af implementeringen af nærværende charter, som medlemsstaterne har opnået.

9. Bestemmelserne i Kvalitetscharteret kan til enhver tid ændres af Group on Road Transport for at

tage højde for især ændringer i eksisterende regler på internationalt niveau inden for de områder, som charteret dækker. Disse ændringer skal træde i kraft på den dato, der er anført af Group on Road Transport.

10. Kvalitetscharteret har samme værdi og varighed som ECMT's Multilateral Quota User Guide.

## **BILAG 1: NØDVENDIG VIDEN FOR AT KUNNE PÅVISE FAGLIGE KVALIFIKATIONER HOS TRANSPORTVIRKSOMHEDEN (kapitel II, artikel 4.2.b)**

Når medlemsstaterne officielt godkender faglige kvalifikationer, skal de som minimum tage hensyn til viden om de emner, der er opført på nedenstående liste. I forbindelse med disse emner skal ansøgende udøvere af vejtransporterhvervet inden for godskørsel have det niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, der er nødvendigt for at kunne lede en transportvirksomhed. Andre lister over emner, som anses for et minimumsniveau af viden for at kunne opnå officiel godkendelse af faglige kvalifikationer, kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden.

Minimumsniveauet for viden som anført herunder må ikke være lavere end det niveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret med enten videreuddannelse og yderligere teknisk uddannelse eller med en tekniske skole- eller anden uddannelse på sekundærtrinnet.

### **A. Borgerlig ret**

Ansøgeren skal især i relation til godskørsel:

1. kende de vigtigste transportkontrakter, der anvendes inden for vejtransport, og de deraf følgende rettigheder og forpligtelser;
2. være kvalificeret til at forhandle en transportkontrakt, så den bliver retsgyldig, især med hensyn til transportbetingelserne;
3. kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der enten skyldes tab eller beskadigelse af varerne under transporten eller forsinket levering, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans kontraktlige ansvar;
4. kende de regler og forpligtelser, der følger af CMR-konventionen om fragtaftaler ved international vejgodstransport;

### **B. Handelsret**

Ansøgeren skal især i relation til godskørsel:

1. kende betingelserne og formkravene for at kunne drive handelsvirksomhed samt kende transportoperatørens generelle forpligtelser (registrering, forretningsbøger osv.) samt følgerne af en konkurs;
2. have et rimeligt kendskab til de forskellige selskabsformer samt reglerne for deres oprettelse og drift.

### **C. Sociallovgivning**

Ansøgeren skal bl.a. i relation til godskørsel være bekendt med følgende:

1. de for vejtransportsektoren relevante arbejdsmarkedsinstitutioners rolle og funktion (fagforeninger, samarbejdsudvalg, personalerepræsentanter, arbejdsinspektører osv.);
2. arbejdsgivernes forpligtelser med hensyn til social sikring;
3. de bestemmelser, der gælder for arbejdskontrakter, der indgås med forskellige arbejdstagerkategorier i vejtransportvirksomheder (kontraktformer, parternes forpligtelser, arbejdsvilkår og arbejdstid, ferie med løn, aflønning, opsigelse af kontrakt osv.);
4. reglerne om køretid, hviletid og arbejdstid;
5. bestemmelserne om grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse for chauffører.

### **D. Skattelovgivning**

Ansøgeren skal bl.a. i relation til godskørsel være bekendt med bestemmelser om følgende:

1. moms på transporttjenester;
2. vægtafgift;
3. afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastrukturanlæg;
4. indkomstskat.

**E. Forretningsmæssig og økonomisk virksomhedsledelse**

Ansøgeren skal i relation til godskørsel:

1. kende retsfor skrifterne og de praktiske regler for anvendelse af check, veksl er, egenveksler, kreditkort og andre betalingsmidler eller -måder;
2. kende de forskellige låneformer (banklån, remburs, kautionering, belåning af fast ejendom, leasing, leje, factoring osv.) samt de byrder og forpligtelser, de indebærer;
3. vide, hvad en balance er, hvordan den ser ud, og hvordan den fortolkes;
4. kunne læse og fortolke en resultatopgørelse;
5. kunne foretage en analyse af virksomhedens finansielle og rentabilitetsmæssige situation, bl.a. på grundlag af finansielle nøgletal;
6. kunne udarbejde et budget;
7. kende de forskellige bestanddele af virksomhedens kostpris (faste omkostninger, variable omkostninger, arbejdskapital, afskrivninger osv.) og kunne foretage beregninger pr. køretøj, pr. tilbagelagt kilometer, pr. tur eller pr. ton;
8. kunne udarbejde en skematisk fremstilling af hele personalets organisation inden for virksomheden, tilrettelægge arbejdsplaner osv.;
9. kende principperne for marketing, reklame og PR-virksomhed, herunder transporttjenester, salg fremstød og udarbejdelse af kundekartoteker osv.;
10. kende de forskellige forsikringsformer, der er karakteristiske for vejtransport (ansvarsforsikring, personskadeforsikring/livsforsikring, tingsskadeforsikring og rejsegodsforsikring) samt de garantier og forpligtelser, de indebærer;
11. kende de forskellige former for anvendelse af elektronisk datatransmission på vejtransportområdet;
12. kunne anvende reglerne for fakturering af godskørselstjenester og kende betydningen og konsekvenserne af Incoterms;
13. kende de forskellige former for støtteerhverv inden for transport, deres betydning, deres opgaver og eventuelt deres retlige stilling.

**F. Adgang til markedet**

Ansøgeren skal i relation til godskørsel være bekendt med følgende:

1. de faglige regler for vejtransport for fremmed regning, leje af erhvervskøretøjer, også i forbindelse med underentreprise, herunder reglerne for den officielle organisering af erhvervet, adgangen til det, tilladelser til vejtransport samt reglerne vedrørende kontrol og sanktioner;
2. bestemmelserne om oprettelse af en vejtransportvirksomhed;
3. de forskellige dokumenter, der kræves til udførelse af vejtransporttjenester, og være i stand til at indføre kontrolmetoder til sikring af, at der såvel på virksomheden som i køretøjerne befinder sig de reglementerede dokumenter, der vedrører hver udført transport, især dokumenter vedrørende køretøjet, føreren, godset eller bagage;
4. reglerne om organiseringen af markedet for godskørsel og reglerne for godshåndtering og logistik;
5. formaliteterne i forbindelse med grænsepassage, betydningen og rækkevidden af T-dokumenter og TIR-carnets samt de forpligtelser og det ansvar, der følger af at anvende dem;
6. bestemmelserne i brugervejledningen for offentligt ansatte og transportoperatører, som bruger ECMTs multilaterale kvoter, samt det Kvalitetscharter, som er gældende for international godskørsel udført i henhold til ECMTs multilaterale kvotasystem.

**G. Tekniske standarder og tekniske aspekter af driften**

Ansøgeren skal i relation til godskørsel:

1. kende reglerne for køretøjers vægt og dimensioner i medlemsstaterne samt procedurerne for de særlige transporter, der ikke falder ind under disse regler;
2. alt efter virksomhedens behov kunne vælge passende køretøjer samt de dertil hørende bestanddele (chassis, motor, transmissionssystem, bremsesystem osv.);
3. kende formaliteterne i forbindelse med typegodkendelse, indregistrering og syn af disse køretøjer;
4. kende de særlige krav vedrørende forskellige typer af køretøjer, som sandsynligvis vil blive brugt i

ECMTs multilaterale kvotasystem;

5. kunne vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes til støjbekæmpelse samt til bekæmpelse af luftforurening som følge af emissioner fra motorkøretøjer;
6. kunne udarbejde periodiske vedligeholdelsesplaner for køretøjerne og deres udstyr;
7. kende de forskellige former for håndterings- og læssegrej (bagsmække, containere, paller osv.) og kunne indføre metoder og instrukser vedrørende lastning og losning af gods (lastfordeling, stabling, fastgørelse, afstivning osv.);
8. kende de forskellige teknikker for kombineret transport som huckepack og roll-on/roll-off;
9. kunne iværksætte procedurer med henblik på overholdelse af reglerne for transport af farligt gods og affald;
10. kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af letfordærlige levnedsmidler, især reglerne i medfør af traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det særlige materiel, som skal bruges til sådanne transportere (ATP);
11. kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af levende dyr.

#### H. **Vejtrafiksikkerhed**

Ansøgeren skal i relation til godskørsel:

1. kende de kvalifikationer, der kræves af chaufførerne (kørekort, sundhedsattester, duelighedsbeviser osv.);
2. kunne træffe de nødvendige foranstaltninger til sikring af, at chaufførerne overholder gældende færdselsregler, forbud og trafikbegrænsninger i de forskellige medlemsstater (hastighedsbegrænsninger, forkørselsrettigheder, regler for standsning og parkering, lygteføring, vejskiltning osv.);
3. kunne udarbejde instrukser til chaufførerne om kontrol af sikkerhedsbestemmelserne dels vedrørende køretøjernes, udstyrets og ladningens tilstand, dels vedrørende forebyggende adfærd;
4. kunne indføre regler for, hvordan man skal forholde sig i ulykkestilfælde, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå gentagne ulykker eller grove overtrædelser af færdselsreglerne;
5. kunne iværksætte procedurer for sikkerhedsmæssigt forsvarlig fastgørelse af godset og kende teknikkerne hertil.



**BILAG 2: TILRETTELÆGGELSE AF PRØVEN VEDRØRENDE FAGLIGE  
KVALIFIKATIONER  
(Kapitel II, artikel 4.3.a)**

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent er der udarbejdet følgende bestemmelser vedrørende de prøveprocedurer, som anvendes for at bekræfte faglige kvalifikationer:

1. Medlemsstaterne afholder en obligatorisk skriftlig prøve, som de kan supplere med en valgfri mundtlig prøve, for at konstatere, om den, der søger vejtransporttilladelse, er i besiddelse af det kundskabsniveau der forlanges i Bilag 1, inden for de deri nævnte emner, og navnlig om de kan anvende de relevante midler og teknikker og påtage sig de omhandlede ledende og koordinerende opgaver.
  - a) Den obligatoriske skriftlige prøve skal bestå af følgende to delprøver:
    - i) skriftlige spørgsmål i form af enten multiple choice-spørgsmål (fire mulige svar) eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination heraf;
    - ii) skriftlige opgaver/case studies.

Hver af de to delprøver skal have en varighed af mindst to timer.
  - b) Hvis der afholdes en mundtlig prøve, kan medlemsstaterne stille som betingelse for at deltage i denne prøve, at ansøgeren har bestået den skriftlige prøve.
2. Hvis medlemsstaterne også afholder en mundtlig prøve, skal de for hver af de tre prøver fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 25 % og ikke over 40 % af det samlede antal point, der kan tildeles.
 

Hvis medlemsstaterne også afholder en skriftlig prøve, skal de for hver prøve fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 40% og ikke over 60% af det samlede antal point, der kan tildeles.
3. Ved alle prøverne skal ansøgerne opnå et samlet gennemsnit på mindst 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles, og ved hver prøve skal der opnås mindst 50 % af antallet af mulige point. En medlemsstat kan for en enkelt prøves vedkommende nedsætte kravet fra 50 % til 40 %.

Andre prøveprocedurer kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden.

### BILAG 3: MODEL TIL ATTEST FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER

#### (kapitel II, artikel 4.4)

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent:

1) **Er bestemmelserne vedrørende model til attest for faglige kvalifikationer følgende:**

(Lys beigefarvet papir, format A4)

(Tekst udarbejdet på det, de eller et af de officielle sprog i den udstedende medlemsstat)

Den pågældende medlemsstats  
kendingsbogstaver

Navnet på den autoriserede myndighed  
eller det autoriserede organ<sup>1</sup>

#### ATTEST FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER GODSKØRSEL

Nr. ....

Vi .....

attesterer hermed, at<sup>2</sup> .....

født den ..... i .....

har bestået de prøver (år: ; termin: )<sup>3</sup> der kræves, for at opnå en attest for faglige kvalifikationer inden for godskørsel i henhold til bestemmelserne i det Kvalitetscharter, som gælder for international godskørsel udført i henhold til ECMTs multilaterale kvoter.

Dette bevis udgør tilstrækkelig dokumentation for faglige kvalifikationer, jf. artikel 4 i kapitel II i Kvalitetscharteret.

Udstedt i ....., den .....<sup>4</sup>

- 1 Den myndighed eller det organ, som hver medlemsstat, som deltager i ECMTs multilaterale kvotasystem, har udpeget på forhånd til dette formål.
- 2 Efternavn og fornavn, fødested og fødselsdato
- 3 Identifikation af prøven.
- 4 Stempel og underskrift for det autoriserede organ, der udsteder attesten.

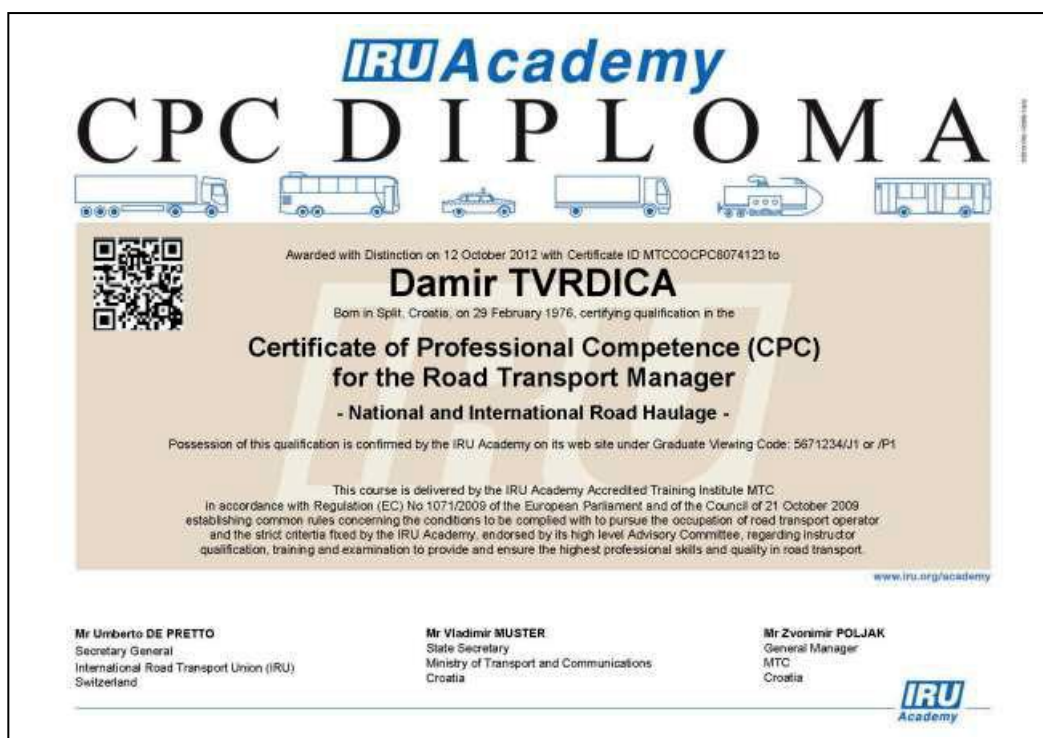
## Sikkerhedselementer for attest for faglige kvalifikationer

Attesten skal have mindst to af følgende sikkerhedselementer:

- et hologram;
- særlige fibre i papiret, som bliver synlige i UV-lys;
- mindst én linje mikroprint (kan kun ses med et forstørrelsesglas og gengives ikke af fotokopieringsmaskiner)
- taktile bogstaver, symboler eller mønstre;
- dobbelt nummerering: serienummer og udstedelsesnummer;
- et sikkerhedsbundtryk med et fint guillemotønster og regnbuetryk.

ITFs sekretariat skal lægge de forskellige nationale modeller af attesten på ITFs hjemmeside for ECMTs multilaterale kvoter.

2) Attester for faglige kvalifikationer udstedt i henhold til de standarder, der er udarbejdet af IRU Academy, anses også for at opfylde kravene i Kvalitetscharteret, hvis de kontrasteres af de nationale kompetente myndigheder. Den model, som aktuelt udstedes af IRU Academy, er vist nedenfor:



3) Andre modeller kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden.

## **BILAG 4: MINIMUMSKRAV TIL FAGLIGE KVALIFIKATIONER OG EFTERUDDANNELSE FOR CHAUFFØRER OG KURSUSCENTRE**

### **(Kapitel III, artikel 2.2 og 2.4)**

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent er der udarbejdet følgende minimumskrav til faglige kvalifikationer og efteruddannelse for chauffører og godkendelse af kursuscentre. Andet indhold af disse faglige kvalifikationer eller efteruddannelse kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden

#### **Pkt. 1. Lister over emner**

De kundskaber, der skal tages i betragtning ved medlemsstaternes konstatering af chaufførens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, skal som minimum omfatte de emner, som er anført på denne liste.

Personer, der ønsker at blive chauffører, skal opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt, for at de på sikker vis kan føre et køretøj af den relevante kørekortskategori. Minimumsniveauet af kundskaberne må ikke være lavere end det niveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret med erhvervsuddannelse.

#### *1. Videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed*

- 1.1. Mål: at kende de karakteristiske egenskaber ved kraftoverføring for at kunne optimere brugen heraf:
  - Motorers drejningsmoment, effektkurver og brændstofforbrugskurver, optimalt køreområde på omdrejningstælleren samt diagrammer for gearenes overlappning.
- 1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at
  - beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl:  
særlige kendetegn ved hydraulisk vakuumbremsesystem, grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inert, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt.
- 1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget:
  - Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2.
- 1.4. Mål: at kunne laste et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet:
  - Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller;
  - Hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning.

#### *2. Anvendelse af reglerne*

- 2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og reglerne:
  - Specifikke arbejdstidsregler for transport; sanktioner for manglende, ukorrekt eller svigagtig brug

af fartskriver, kendskab til vejtransportens sociale kontekst: chaufførernes rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

- 2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet:
- Transporttilladelser, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af dokumenter, der giver en transportkontrakt konkret form, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til CMR-konventionen, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.

### 3. Sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik

3.1. Mål: at gøre chaufførerne opmærksom på farer i trafikken og arbejdsulykker:

- Arbejdsulykkestyper på transportområdet, statistikker for færdselsulykker, indblanding af store køretøjer samt menneskelige, materielle og økonomiske følger.

3.2. Mål: at kunne forebygge kriminalitet og menneskesmugling:

- Generel information, følger for chaufføren, forebyggende foranstaltninger, tjekliste samt lovgivning om transportvirksomhedens ansvar.

3.3. Mål: at kunne forebygge fysiske risici:

- Ergonomi; farlige bevægelser og stillinger, fysisk kondition, øvelser i håndtering af gods samt personlige værnemidler.

3.4. Mål: at være bevidst om betydningen af fysisk og psykisk egnethed:

- Principperne om sunde og afbalancerede spisevaner, virkninger af alkohol, medicin og andre stoffer, der kan ændre adfærden, symptomer på træthed og stress og disses årsager og virkninger samt den grundlæggende betydning af skift mellem arbejde og hvile.

3.5. Mål: at kunne vurdere nødsituationer.

- Adfærd i nødsituationer: vurdere situationen, undgå forværring af en ulykke, tilkalde hjælp, hjælpe tilskadekomne og yde førstehjælp, reaktion ved brand, evakuering af personer i en lastbil, reaktion i tilfælde af aggression, grundprincipperne for udfyldelse af fælles skadeanmeldelse.

3.6. Mål: at kunne tilpasse sin optræden på en måde, der bidrager til at højne en servicevirksomheds image:

- Chaufførens optræden og image: betydningen for virksomheden af kvaliteten af den ydelse, chaufføren leverer, chaufførens forskellige roller, forskellige personer, som chaufføren kommer i kontakt med, vedligeholdelse af køretøjet, tilrettelæggelse af arbejdet, kommercielle og finansielle følger af tvister.

3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen:

- vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tankbiler, kontrolleret temperatur mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.).

## **Pkt. 2: Obligatoriske grundlæggende kvalifikationer anført i kapitel III, artikel 2.2**

### 2.1. *Ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve*

Det grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i pkt. 1. Dette grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 280 timer (140 i tilfælde af fremskyndet grundlæggende kvalifikation).

Personer, der ønsker at blive chauffører, skal have mindst 20 individuelle køretimer (10 timer i tilfælde af

fremskyndet grundlæggende kvalifikation) i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer (højst 4 timer af de 10 timer individuelle køretimer i tilfælde af fremskyndet grundlæggende kvalifikation) på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i pkt. 1.

## 2.2. *En ordning med en prøve*

Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, tilrettelægger teoretiske og praktiske prøver, jf. ovenfor, for at efterprøve, om chaufførerne har de nødvendige kundskaber, der kræves i pkt. 1 med hensyn til samtlige mål og emner.

a) Den teoretiske prøve består af mindst to delprøver:

- i) spørgsmål, enten multiple choice-spørgsmål eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele;
- ii) case studies.

Den teoretiske prøve skal mindst strække sig over fire timer.

b) Den praktiske prøve består af to delprøver:

- i) en køreprøve, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed. Denne prøve foretages om muligt på veje uden for bymæssig bebyggelse, gennemkørselsveje og motorveje (eller lignende) samt på alle former for kørselsveje i byer, som skal repræsentere de forskellige typer vanskeligheder, som en chauffør kan forventes at komme ud for. Prøven skal helst afvikles under forskellige grader af trafiktæthed. Under kørslen skal tiden udnyttes bedst muligt til at bedømme chaufføren i alle de typer kørselsområder, som han kan forventes at komme ud for. Prøven skal mindst vare 90 minutter.
- ii) en praktisk prøve, som mindst skal vedrøre punkt 1.4, 3.2, 3.3 og 3.5. Prøven skal mindst vare 30 minutter.

De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer.

Den praktiske prøve kan suppleres med en tredje delprøve, som afholdes på et særligt område eller i en avanceret simulator for at bedømme chaufførens evne til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

Varigheden af denne ikke-obligatoriske delprøve er ikke fastsat. Hvis chaufføren tager denne delprøve, kan dens varighed trækkes fra de 90 minutter, som er afsat til delprøven i nr. (i), dog således at der ikke fratrækkes mere end 30 minutter.

## **Pkt. 3: Obligatorisk videreuddannelse anført i kapitel III, artikel 2.2.**

Obligatoriske videreuddannelseskurser skal tilrettelægges af et godkendt kursuscenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst syv timer. Sådanne efteruddannelseskurser kan delvis foregå i en avanceret simulator.

**Pkt. 4: Godkendelse af kursuscentre anført i kapitel III, artikel 2.3 og 2.4**

De kursuscentre, der deltager i den grundlæggende kvalifikation og videreuddannelse, skal godkendes af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter, som omfatter:

- et passende kvalifikations- og efteruddannelsesprogram med angivelse af de emner, der undervises i, og den foreslåede implementeringsplan og undervisningsmetoder;
- undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder;
- oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og de anvendte køretøjer;
- betingelser for deltagelse i undervisningen (antal deltagere).

Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse på følgende vilkår:

- Uddannelsen skal gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen;
- Den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver;
- Godkendelsen kan tilbagekaldes eller suspenderes, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt.

Det godkendte uddannelsescenter skal garantere, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskrav. Underviserne skal som led i en specifik udvælgelsesprocedure dokumentere, at de er i besiddelse af både fagkundskaber og pædagogisk viden. Med hensyn til den praktiske del af uddannelsen skal underviserne dokumentere, at de har erfaring som erhvervschauffører eller tilsvarende kørsels erfaring, f.eks. som kørelærer til tunge erhvervskøretøjer.

Undervisningsprogrammet skal udformes som anført i godkendelsen med udgangspunkt i emnerne på listen i pkt. 1.

## **BILAG 5: KENDETEGN OG MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS**

### **(Kapitel III, artikel 2.6.)**

For at bekræfte, at en chauffør er i besiddelse af et bevis for faglige kvalifikationer, skal de kompetente myndigheder i medlemsstaterne eller et organ, som er behørigt bemyndiget af disse, enten påføre et kendemærke direkte på kørekortet eller oprette et særlig chaufføruddannelsesbevis. Modellen for dette bevis kan vælges ud fra følgende:

- den model, som er gældende i EU;
- en særlig ECMT-model, hvis karakteristika har stor lighed med EU-modellen (se pkt. A nedenfor);
- Bevis for faglige kvalifikationer udstedt af IRU Academy (se pkt. B nedenfor).

#### **A. Model for et ECMT-chaufføruddannelsesbevis**

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent er der udarbejdet følgende bestemmelser vedrørende chaufføruddannelsesbeviset, som skal anvendes i henhold til ECMTs multilaterale kvotasystem. Andre modeller kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden.

#### **1. Kortets egenskaber**

**1.1. De fysiske egenskaber ved kortet** skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Verifikationsmetoderne for de fysiske kendetegn ved beviset med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal overholde ISO-standard 10373.

#### **1.2. Kortet har to sider**

*Forsiden indeholder:*

- a) betegnelsen "chaufføruddannelsesbevis" trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats officielle sprog
- b) navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit);
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blå rektangel;
- d) bevisets specifikke oplysninger, nummereret således:
  1. indehaverens efternavn;
  2. indehaverens fornavn;
  3. indehaverens fødselsdato og fødested;
  4. (a) udstedelsesdato;
  - (b) udløbsdato;
  - (c) angivelse af den myndighed, der udsteder beviset (kan trykkes på side 2);
  - (d) et andet nummer end kørekortsnummeret, der tjener administrative hensyn (valgfrit);
5. (a) kørekortets nummer;
- (b) løbnummer;
6. foto af indehaveren;
7. indehaverens underskrift;
8. bopæl eller postadresse (valgfrit);
- e) farveangivelse:
  - blå

*Bagsiden indeholder:*

- a) 9. (under)kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse;
10. plads til, at den udstedende medlemsstat kan påføre beviset påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører trafiksikkerheden (valgfrit).



b) forklaring på de nummererede rubrikker på bevisets for- og bagside (mindst rubrik 1, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a) og 5(b)).

### **1.3. Sikkerhed, herunder databeskyttelse**

Bevisets forskellige elementer skal udelukke risiko for forfalskning eller manipulation og afsløre forsøg herpå.

Medlemsstaten drager omsorg for, at bevisets sikkerhedsniveau mindst svarer til kørekortets sikkerhedsniveau.

### **1.4. Særlige bestemmelser**

Medlemsstaterne kan tilføje farver eller mærkning, som f.eks. stregkoder, nationale symboler og sikkerhedskendetegn, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

Af hensyn til den gensidige anerkendelse af beviserne må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede findes i læsbar form på chaufføruddannelsesbeviset, eller som er nødvendige for proceduren ved udstedelse af beviset.

ITFs sekretariat skal lægge de forskellige nationale modeller af uddannelsesbeviserne på ITFs hjemmeside for ECMTs multilaterale kvoter.

**2. Model af kort**

Modellen af kortet skal have stor lighed med det, der er vist i bilag II i direktiv 2003/59/EF og vist herunder:

*Side 1*

<b>DRIVER QUALIFICATION CARD</b>		<b>(MEMBER STATE)</b>
<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span>6. PHOTO</span> </div>	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

*Side 2*

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 60px; margin-bottom: 10px;"> <div style="text-align: center; padding: 5px;">11.</div> </div> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Surname</li> <li>2. First name</li> <li>3. Date and place of birth</li> <li>4a. Date of issue</li> <li>4b. Administrative expiry date</li> <li>4c. Issued by</li> <li>5a. Licence No</li> <li>5b. Serial No</li> <li>10. Community code</li> </ol>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;">9.</td> <td style="width: 70%; text-align: center;">10.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C1E</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CE</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D1E</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">DE</td> <td></td> </tr> </table>	9.	10.	C1		C		D1		D		C1E		CE		D1E		DE	
9.	10.																		
C1																			
C																			
D1																			
D																			
C1E																			
CE																			
D1E																			
DE																			

**B. Bevis for faglige kvalifikationer udstedt af IRU Academy**

De modeller, som aktuelt udstedes af IRU Academy, er vist nedenfor. Disse attester skal godkendes af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne som dokumenter, der bekræfter, at chaufføren har opnået de nødvendige kvalifikationer i henhold til bestemmelserne i Kvalitetscharteret, hvis de kontraseres af de nationale kompetente myndigheder.

**IRU Academy**

# CPC CERTIFICATE





Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to

**Damir TVRDICA**

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)**  
for Driver

**- Initial Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234J1 or /P1.  
**This certificate must be extended through periodic training by (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis of EU Directive 2003/59/EC on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

[www.iru.org/academy](http://www.iru.org/academy)

**Mr Umberto DE PRETTO**  
Secretary General  
International Road Transport Union (IRU)  
Switzerland

**Mr Vladimir MUSTER**  
State Secretary  
Ministry of Transport and Communications  
Croatia

**Mr Peter PEVAC**  
General Manager  
DTC  
Croatia



**IRU Academy**

# CPC CERTIFICATE





Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to

**Damir TVRDICA**

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)**  
for Driver

**- Periodic Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234J1 or /P1.  
**This certificate is valid until (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis of EU Directive 2003/59/EC, on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

[www.iru.org/academy](http://www.iru.org/academy)

**Mr Umberto DE PRETTO**  
Secretary General  
International Road Transport Union (IRU)  
Switzerland

**Mr Vladimir MUSTER**  
State Secretary  
Ministry of Transport and Communications  
Croatia

**Mr Peter PEVAC**  
General Manager  
DTC  
Croatia



## **BILAG 6: KONTROLLER AF OVERHOLDELSE AF KØRE- OG HVILETIDSBESTEMMELSERNE FOR CHAUFFØRER - PUNKTER DER SKAL TJEKES**

### **(Kapitel IV, artikel 2.1.1.4 og 2.1.1.5.)**

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent skal følgende punkter tjekkes med hensyn til køre- og hviletid: Andre lister over punkter, der skal kontrolleres, kan accepteres, hvis de af Group on Road Transport anses for at være sammenlignelige i overensstemmelse med denne gruppes forretningsorden.

#### **A. Vejsidekontroller**

Følgende punkter skal generelt være omfattet af vejsidekontroller:

- (1) daglige og ugentlige køretider, pauser og daglige og ugentlige hviletider; ligeledes diagramarkene for de foregående dage, der skal være til stede i køretøjet og/eller de data, der for samme periode er lagret i det førerkort og/eller datalageret i det kontrolapparat og/eller på udskrifter.
- (2) køretøjets eventuelle overskridelser af den tilladte hastighed defineret som alle perioder på over 1 minut med over 90 km/t for N3-køretøjer;
- (3) om nødvendigt køretøjets øjeblikkelige hastighed som registreret af kontrolapparatet i løbet af de senest foregående 24 timers brug af køretøjet;
- (4) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (påvisning af eventuel manipulation af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagramarkene).

#### **B. Kontroller på virksomhederne**

Følgende punkter skal kontrolleres på virksomhederne ud over dem, der er anført i del A:

- (1) ugentlige hviletider og køretider mellem disse hviletider;
- (2) overholdelse af to-ugers begrænsningen af køretider;
- (3) data om diagramark, køretøjsenhed og førerkort og udskrifter.

Medlemsstaterne kan, hvis det er relevant, kontrollere, om der foreligger et medansvar hos ophavsmænd eller medskyldige i transportkæden som f.eks. afsendere, speditører eller kontraktpartner, hvis der påvises en overtrædelse, herunder bekræftelse af kontrakter om levering af transporttjenester.

**BILAG 7: LISTE OVER OVERTRÆDELSE AF AETR-REGLERNE OG DERES  
ALVORLIGHEDSGRAD**

**(Kapitel IV, artikel 3.1.1.)**

For at sikre den størst mulige grad af harmonisering af reglerne for international godskørsel på hele det europæiske kontinent er der foretaget følgende klassificering af overtrædelser af AETR-reglerne og deres alvorlighedsgrad:

Nr.	Type af overtrædelse	Alvorlighedsgrad[1]		
		VSI	SI	MI
<b>A</b>	<b>Besætning</b>			
A1	Manglende overholdelse af minimumsalderen for førere		X	
<b>B</b>	<b>Køretider</b>			
B1	Overskridelse af den daglige køretid på 9 timer (t), hvis det ikke er tilladt at forlænge til 10 t	9 t<...<10 t		X
B2		10 t<...<11 t		X
B3		11 t<...	X	
B4	Overskridelse af den forlængede daglige køretid på 10 t, hvis forlængelse er tilladt	10 t<...<11 t		X
B5		11 t<...<12 t		X
B6		12 t<...	X	
B7	Overskridelse af den ugentlige køretid	56 t<...<60 t		X
B8		60 t<...<70 t		X
B9		70 t<...	X	
B10	Overskridelse af summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger	90 t<...<100 t		X
B11		100 t<...<112 t 30		X
B12		112 t 30<...	X	
<b>C</b>	<b>Pauser</b>			
C1	Overskridelse af uafbrudt køretid	4 t 30<...<5 t		X
C2		5 t<...<6 t		X
C3		6 t<...	X	
<b>D</b>	<b>Hviletider</b>			
D1	Utilstrækkelig daglig hviletid på mindre end 11 t, hvis en reduceret daglig hviletid ikke er tilladt	10 t<...<11 t		X
D2		8 t 30<...<10 t		X
D3		.<8 t 30	X	
D4	Utilstrækkelig reduceret daglig hviletid på mindre end 9 t, hvis en reduktion er tilladt	8 t<...<9 t		X
D5		7 t<...<8 t		X
D6		.<7 t	X	
D7	Utilstrækkelige opdelte daglige hviletider på mindre end 3 t + 9 t	3 t+(8 t<...<9 t)		X
D8		3 t+(7 t<...<8 t)		X
D9		3 t+(...<7 t)	X	
D10	Utilstrækkelig daglig hviletid på mindre end 9 t for flermandsbetjening	8 t<...<9 t		X
D11		7 t<...<8 t		X
D12		.<7 t	X	

D13	Tilstrækkelig reduceret ugentlig hviletid på mindre end 24 t	22 t<...<24 t			X
D14		20 t<...<22 t		X	
D15		.<20 t	X		
D16	Utilstrækkelig ugentlig hviletid på mindre end 45 t, hvis en reduceret ugentlig hviletid ikke er tilladt	42 t<...<45 t			X
D17		36 t<...<42 t		X	
D18		.<36 t	X		
<b>E</b>	<b>Betalingstyper</b>				
E1	Sammenhæng mellem løn og tilbagelagt strækning eller transporteret godsmængde.		X		
<b>F</b>	<b>Montering af kontrolapparatet</b>				
F1	Der er ikke monteret og anvendt et typegodkendt kontrolapparat		X		
<b>G</b>	<b>Anvendelse af kontrolapparat, førerkort eller diagrammark</b>				
G1	Kontrolapparatet fungerer ikke rigtigt (f.eks.: Kontrolapparat er ikke inspiceret, kalibreret og plomberet korrekt)		X		
G2	Kontrolapparatet er ikke anvendt korrekt (der anvendes ikke et gyldigt førerkort, tilsigtet misbrug etc.)		X		
G3	Der medbringes ikke et tilstrækkeligt antal diagrammark			X	
G4	Diagrammarkmodellen er ikke godkendt			X	
G5	Der medbringes ikke tilstrækkeligt med papir til udskrifter				X
G6	Virksomheden opbevarer ikke diagrammark, udskrifter og overførte data		X		
G7	Føreren er indehaver af mere end ét gyldigt førerkort		X		
G8	Der anvendes et førerkort, som ikke er førerens eget, gyldige kort		X		
G9	Der anvendes et beskadiget eller udløbet førerkort		X		
G10	Registrerede og opbevarede data står ikke til rådighed i mindst 365 dage		X		
G11	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagrammark eller førerkort, men data kan aflæses				X
G12	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagrammark eller førerkort, og data kan ikke aflæses		X		
G13	Der er ikke ansøgt om erstatning for beskadigede, uanvendelige, bortkomne eller stjålne førerkort inden for 7 kalenderdage			X	
G14	Ukorrekt anvendelse af diagrammark/førerkort		X		
G15	Ikke-autoriseret udskiftning af diagrammark eller førerkort, som påvirker registreringen af relevante data		X		
G16	Ikke-autoriseret udskiftning af diagrammark eller førerkort, uden at dette påvirker registreringen af relevante data				X
G17	Diagrammark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, men ingen data er bortkommet				X
G18	Diagrammark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, og data er bortkommet		X		
G19	Påkrævede manuelle registreringer er ikke foretaget		X		
G20	Det korrekte diagrammark anvendes ikke, eller førerkortet er ikke anbragt korrekt i kortlæseren (flermandsbetjening)		X		
G21	Den tid, der registreres på arket, stemmer ikke overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret			X	
G22	Indstillingsanordningen er ikke anvendt korrekt		X		

<b>H</b>	<b>Anførte oplysninger</b>			
H1	Efternavn er ikke anført på diagramarket	X		
H2	Fornavn er ikke anført på diagramarket	X		
H3	Dato for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet		X	
H4	Stedet for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet			X
H5	Registreringsnummer er ikke anført på diagramarket			X
H6	Kilometertællerens stand (start) er ikke noteret på diagramarket		X	
H7	Kilometertællerens stand (slut) er ikke noteret på diagramarket			X
H8	Tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj, er ikke anført på diagramarket			X
H9	Nationalitetsmærke er ikke indlæst i diagramkortet			X
<b>I</b>	<b>Afgivelse af oplysninger</b>			
I1	Nægte at underkaste sig kontrol	X		
I2	Ude af stand til at forevise registreringer for samme dag	X		
I3	Ude af stand til at forevise registreringer for de foregående 28 dage	X		
I4	Ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant	X		
I5	Ude af stand til at forevise manuelle registreringer og udskrifter for den indeværende uge og de foregående 28 dage	X		
I6	Ude af stand til at forevise kørekort	X		
I7	Ude af stand til at forevise udskrifter for den indeværende uge og de foregående 28 dage	X		
<b>J</b>	<b>Svig</b>			
J1	Optegnelser på diagramark, de data, der er lagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager eller udskrifter fra kontrolapparatet er forfalsket, fjernet eller ødelagt	X		
J2	Kontrolapparatet, diagramark eller førerkortet er manipuleret således, at de registrerede og/eller udprintede data kunne forfalskes	X		
J3	I køretøjet findes indretninger, som kunne anvendes til at forfalske data og/eller udskrifter (omskifter/wire...)	X		
<b>K</b>	<b>Driftsforstyrrelse</b>			
K1	Reparation er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted	X		
K2	Reparationen er ikke foretaget undervejs		X	
<b>L</b>	<b>Manuelle registreringer på udskrifter</b>			
L1	Føreren noterer ikke alle oplysninger for de tidsgrupper, som ikke registreres, så længe kontrolapparatet udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion	X		
L2	Førerkortnummer og/eller navn og/eller kørekortnummer er ikke angivet på det særlige ark	X		
L3	Det særlige ark er ikke underskrevet		X	
L4	Bortkomst eller tyveri af førerkort er ikke formelt anmeldt til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted.	X		

[1] **VSI = Meget alvorlig overtrædelse**

**SI = Alvorlig overtrædelse**

**MI = Mindre overtrædelse**

## **BILAG 1. FORRETNINGSORDEN FOR GROUP ON ROAD TRANSPORT FOR VURDERING AF MEDLEMSSTATERNES OVERHOLDELSE AF KVALITETSCHARTERET**

### **A. Godkendelse af en medlemsstats overholdelse af og/eller sammenlignelighed med bestemmelserne i Kvalitetscharteret**

Der er krav om overholdelse af bestemmelserne i Kvalitetscharteret med hensyn til aktiviteter vedrørende multilaterale kvoter, men der kan anerkendes sammenlignelighed, når de nationale bestemmelser er lige så strenge som bestemmelserne i Charteret og har samme resultater.

#### **Definitioner:**

**Overholdelse:** Når en medlemsstat overholder bestemmelserne i Kvalitetscharteret med hensyn til aktiviteter vedrørende multilaterale kvoter.

**Sammenlignelighed:** Når det vurderes, at de national bestemmelser er lige så strenge som bestemmelserne i Kvalitetscharteret og har samme resultater med hensyn til aktiviteter vedrørende multilaterale kvoter.

Alle medlemsstater skal søge om godkendelse af overholdelse af Kvalitetscharteret. Ingen stat er berettiget til automatisk godkendelsesstatust med hensyn til Kvalitetscharteret.

Der anvendes en fælles tjekliste vedtaget af Group on Road Transport for at sikre en ensartet ansøgningsproces i medlemsstaterne.

#### **Ansøgningsprocessen er følgende:**

- a) En medlemsstat indsender en ansøgning til ITFs sekretariat om godkendelse af overholdelse af Kvalitetscharteret/sammenlignelighed med en national erklæring om overholdelse/sammenlignelighed ledsaget af en udfyldt tjekliste og eventuelle støttedokumenter, som medlemsstaten ønsker at fremlægge.

Den nationale erklæring kan være en erklæring eller et brev fra en minister eller en relevant kompetent myndighed.

- b) ITFs sekretariat gennemgår ansøgningen for at sikre, at alle forhold er dækket. Ved behov kan sekretariatet anmode ansøgerlandet om en præcisering eller yderligere oplysninger.
- c) ITFs sekretariat udarbejder et udkast til Teknisk Notat og fremsender dette til ansøgeren med henblik på godkendelse og/eller kommentarer.
- d) Sekretariatet fremsender det Tekniske Notat, herunder ansøgerens eventuelle kommentarer, til Undergruppen for implementering af Kvalitetscharteret til behandling. Undergruppen gennemgår alle fremsendte Tekniske Notater og støttedokumenter. Ved behov kan den anmode ansøgerlandet om en præcisering eller yderligere oplysninger.
- e) Undergruppen fremsender et forslag til det næste møde i Group on Road Transport med angivelse af de lande, som anbefales til godkendelse af overholdelse af/sammenlignelighed med Kvalitetscharteret. Dette skal omfatte den af ansøgeren udfyldte tjekliste, det Tekniske Notat (med ansøgerens kommentarer, hvis det er påkrævet) og alle tilknyttede dokumenter. Disse dokumenter skal lægges på ITFs beskyttede hjemmeside for ECMTs multilaterale kvoter. Undergruppen skal også informere Group on Road Transport om ansøgninger under behandling eller ikke-afsluttede ansøgninger.
- f) Undergruppen består af frivillige medlemmer af Group on Road Transport. Den består af mindst fem medlemmer og refererer til Group on Road Transport.
- g) Group on Road Transport tager enstemmigt beslutning om godkendelse af overholdelse af/sammenlignelighed med Kvalitetscharteret for alle lande, som foreslås af undergruppen. Det land,



som behandles, deltager ikke i beslutningen om godkendelse af sin egen overholdelse eller sammenlignelighed.

- h) I tilfælde af et negativt resultat af en afstemning skal den/de medlemsstat(er), som stemmer mod godkendelsen af et individuelt lands overholdelse af/sammenlignelighed med Kvalitetscharteret, informere ansøgerlandet samt Group on Road Transport og ITFs sekretariat om årsagen til afvisningen, så ansøgeren kan afhjælpe de påviste problemer og indsende en ny ansøgning.
- i) På et hvilket som helst tidspunkt i processen opfordres ansøgerlandet til at afhjælpe eller præcisere de mangelsområder, der er påvist af Undergruppen eller Group on Road Transport, og indsende en ny ansøgning med særlig angivelse af de måder, hvorpå de bestemmelser, der stilles spørgsmålstejn ved, ændres. I sidstnævnte tilfælde er det kun de ændrede bestemmelser, der skal vurderes for overholdelse eller sammenlignelighed.

### **Gyldighed af godkendelse**

Når en medlemsstat er blevet godkendt som overholdende Kvalitetscharteret, behøver den pågældende stat ikke indsende en ny ansøgning, medmindre beslutningen om godkendelse trækkes tilbage, eller bestemmelserne i Kvalitetscharteret ændres væsentligt og skal underkastes en forkortet genansøgningsproces omhandlende de relevante bestemmelser fra alle medlemsstaters side.

### **Medlemsstaternes forpligtelser**

Medlemsstaterne skal informere ITFs sekretariat, hvis de indfører juridiske eller proceduremæssige ændringer, som kan påvirke den praktiske anvendelse af Kvalitetscharteret. I så fald skal sekretariatet gennemgå overholdelsen/sammenligneligheden af sådanne ændringer med bestemmelserne i Charteret og indsende et Teknisk Notat til Undergruppen til behandling.

### **B. Afgørelse vedrørende en medlemsstats påståede manglende overholdelse af bestemmelserne i Charteret**

En medlemsstat, som mener, at en anden medlemsstat har overtrådt Charterets bestemmelser, kan indgive en klage til sidstnævnte medlemsstat eller, hvis sagen ikke afklares, til Group on Road Transport og ITFs sekretariat ledsaget af en sagsmappe, som er oprettet til formålet.

Den proces, hvorved et lands påståede manglende overholdelse af bestemmelserne i Kvalitetscharteret behandles, er følgende:

- Land A, som mener, at land B har overtrådt Charteret, kan indgive en klage til Group on Road Transport og ITFs sekretariat ledsaget af en sagsmappe oprettet til formålet på et af Organisationens officielle sprog.
- Group on Road Transport kan beslutte at henvise sagen til et passende organ som f.eks. Undergruppen til behandling i henhold til ovenstående procedurer. Dette organ skal undersøge land Bs overholdelse af bestemmelserne på det påståede problemområde og indsende en rapport med sine anbefalinger til Group on Road Transport.
- Group on Road Transport skal tage beslutning om opfølgende handling vedrørende denne klage, som kan strække sig så vidt som til tab af landets overholdelsesstatus vedrørende Kvalitetscharteret.
- Beslutninger i forbindelse med denne procedure skal tages enstemmigt af Group on Road Transport. Kun medlemsstater, som ikke er part i tvisten, kan deltage i beslutningstagningen.

En medlemsstat, som har mistet sin overholdelsesgodkendelse for Kvalitetscharteret, kan indsende en ny ansøgning under iagttagelse af den komplette ansøgningsprocedure.

### **C. Afsluttende bestemmelser**

Bestemmelserne i denne Forretningsorden kan i henhold til beslutning i Group on Road Transport ændres efter behov uden at dette påvirker ordlyden i Kvalitetscharteret.