



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. marts 2023
(OR. en)

6795/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0053(COD)**

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. marts 2023
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2023) 127 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2023) 127 final.

Bilag: COM(2023) 127 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag vedrører en større revision af EU-reglerne om kørekort. Det udgør den tredje revision af disse regler, som først blev introduceret i 1980 ved direktiv 80/1263/EØF¹, efterfulgt af det andet kørekortdirektiv 91/439/EØF² og det tredje kørekortdirektiv 2006/126/EF^{3,4}.

• Forslagets begrundelse og formål

Trafiksikkerheden i EU er forbedret betydeligt i løbet af de seneste 20 år. Antallet af trafikdræbte er faldet med 61,5 % fra ca. 51 400 i 2001 til ca. 19 800 i 2021. Forbedringen af trafiksikkerheden har imidlertid ikke været så stor som nødvendigt. Opbremsningen i faldet i antallet af trafikdræbte, som begyndte 2014, fik EU's transportministre til at udstede en ministererklæring om trafiksikkerhed på det uformelle møde i Rådet (transport) i Valletta i marts 2017⁵, hvor medlemsstaterne opfordrede Kommissionen til at undersøge mulighederne for at styrke EU's retlige rammer for trafiksikkerhed for at sikre, at færre mennesker dør i forbindelse med trafikulykker.

Som led i sin tredje mobilitetspakke fra maj 2018 offentliggjorde Kommissionen "En strategisk handlingsplan for trafiksikkerhed"⁶, hvori den opfordrede til en ny tilgang for at imødegå den stagnerende tendens i trafiksikkerhedstallene i EU og nærme sig det langsigtede mål om nul trafikdræbte i hele EU inden 2050 ("nulvisionen"). I juni 2019 offentliggjorde Kommissionen EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 — Næste skridt hen imod "nulvisionen"⁷. Heri foreslog Kommissionen nye delmål om at reducere antallet af trafikdræbte med 50 % mellem 2020 og 2030 og reducere antallet af alvorligt kvæstede med 50 % i den samme periode i overensstemmelse med anbefalingerne i Vallettaerklæringen.

I sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet⁸ fra 2020 gentog Kommissionen målet om nul dødsfald inden for alle transportformer senest i 2050 og bebudede en revision af kørekortdirektivet, bl.a. for at tage hensyn til teknologisk innovation, herunder mobilkørekort, under flagskibsinitiativ 10 "Forbedring af transportsikkerheden". I oktober 2021 vedtog

¹ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 1, [EUR-Lex - 31980L1263 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1, [EUR-Lex - 31991L0439 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18, [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ Det første direktiv om kørekort (direktiv 80/1263/EØF) indførte det allerførste sæt regler i EU med hensyn til harmonisering af de nationale kørekortordninger, navnlig ved at indføre en fællesskabsmodel for kørekortet og den foreløbige definition af køretøjskategorier og ved at fastsætte betingelserne for udstedelse eller ombytning af kørekort i hele EU. Disse regler blev yderligere finjusteret og udvidet i det andet kørekortdirektiv (direktiv 91/439/EØF). Vigtigst af alt blev den gensidige anerkendelse af kørekort udstedt af medlemsstaterne indført, og der blev indført krav om en aldersgrænse for erhvervelse af kørekort. Det tredje kørekortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) blev vedtaget i december 2006 og er blevet ændret elleve gange mellem 2009 og 2020, hovedsagelig for at forbedre harmoniseringen af fælles standarder og krav og for at tilpasse det til den teknologiske udvikling.

⁵ Se: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; i juni 2017 vedtog Rådet konklusioner om trafiksikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen (jf. dokument 9994/17).

⁶ Bilag I til COM (2018) 293 final (Et mobilt Europa. Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren) [EUR-Lex — 52018DC0293 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁷ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

⁸ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex — 52020DC0789 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Europa-Parlamentet en beslutning om EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030⁹, hvori det opfordrede Kommissionen til yderligere at fremme trafikikkerheden, navnlig gennem højere standarder for uddannelse af førere.

Dette forslag blev bebudet i Kommissionens arbejdsprogram for 2022 under bilag II (Refit-initiativer) under overskriften "Nyt skub i europæisk demokrati"¹⁰, og det leverer resultater for dagsordenen for bedre regulering¹¹ ved at sikre, at den eksisterende lovgivning er mere enkel og klar, ikke skaber unødvendige byrder og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling.

En af verdens mest avancerede rammer for kørekort er trådt i kraft i og anvendes af EU og andre EØS-medlemsstater. Den dækker i alt mere end 250 millioner førere. Hjørnestenen i disse rammer er kørekortdirektivet, som fastsætter fælles retlige foranstaltninger for anerkendelse og udstedelse af kørekort i Den Europæiske Union. Formålet med direktivet er at forbedre trafikikkerheden og lette borgernes frie bevægelighed inden for EU. Med den frie bevægelighed, der er indført med EU's indre marked, har EU-reglerne om kørekort bidraget til at lette rejser på tværs af grænserne og gjort det lettere at skifte bopæl for borgere, der bosætter sig i en anden medlemsstat. Ikke desto mindre oplever borgerne stadig uoverensstemmelser mellem de nationale tilgange, hvilket igen påvirker deres førerrettigheder. De oplever også mangler og vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen af direktivet.

Dette initiativ bygger på direktiv 2006/126/EF, som har til formål at forbedre trafikikkerheden og lette den frie bevægelighed gennem:

- indførelse af en fælles EU-kørekortmodel, der er obligatorisk for alle førere fra 2033, med det formål at sikre en bedre beskyttelse mod svig og forfalskning
- inddeling af kørekort efter køretøjstyper og aldersgrænse for at føre dem
- obligatorisk administrativ fornyelse af alle nye kørekort hvert 10. år
- forenkling af den administrative byrde for førere, der skifter bopæl til en anden medlemsstat
- anvendelse af fælles minimumsstandarder for føreres færdigheder, viden og fysiske og psykiske egnethed
- gradvis adgang til kraftige motorcykler baseret på en aldersgrænse og tidligere erfaringer med mindre kraftige motorcykler
- oprettelse af et netværk til udveksling af oplysninger om kørekort mellem nationale myndigheder (RESPER).

Konsekvensanalysen¹² bekræftede behovet for en ajourføring af EU-reglerne om kørekort med henblik på at støtte bestræbelserne på at reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede og yderligere at reducere de administrative byrder og hindringer for borgernes frie bevægelighed i EU. I mange alvorlige ulykker, der medfører dødsfald, alvorligt helbredstab og ikkedødelige kvæstelser, spiller førerens færdigheder, viden, adfærd og helbredsmæssige egnethed en vigtig rolle, og der er stadig for mange indehavere af kørekort, hvis tilstedeværelse på vejene i EU udgør en risiko på grund af deres manglende evne til at føre et

⁹ P9_TA(2021)0407, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_DA.pdf.

¹⁰ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex — 52021DC0645 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹¹ SWD (2021) 305 final, [Bedre regulering \(europa.eu\)](#).

¹² SWD(2023) 128 final.

motorkøretøj. I den efterfølgende evaluering¹³ var konklusionen, at den nuværende aldersbaserede screening ikke længere opfattes som den mest relevante. Selv om der er dokumentation for potentielt fysisk forfald på grund af alder, har nogle undersøgelser konkluderet, at specifikke helbredsproblemer såsom stofmisbrug, psykiske sygdomme, epilepsi og sukkersyge, hjertelidelser og søvnapnø ikke nødvendigvis er forbundet med alder. De er imidlertid vigtigere faktorer end alder, når det drejer sig om helbredsmæssig egnethed til at føre motorkøretøj.

Førernes færdigheder, viden, risikobevindsthed og erfaring er fortsat begrænsede, navnlig for nye førere. Det højere antal ulykker og dødsfald blandt nye førere viser, at kravene til udstedelse af kørekort ikke er fuldt ud tilpasset trafiksikkerhedsmålene. Desuden vil den gradvise indførelse af nye teknologier såsom avancerede førerstøttesystemer og i fremtiden automatiserede køretøjer have en betydelig indvirkning på anvendelsen af køretøjer. Selv om sådanne teknologier har potentiale til at forbedre trafiksikkerheden og bidrage til mere inklusiv mobilitet, skaber de også nye udfordringer for førerne med hensyn til færdigheder og viden om nye funktioner, som ikke er omfattet af det nuværende direktiv.

Med hensyn til hindringer for den frie bevægelighed for personer findes der fortsat unødvendige eller uberettigede procedurer for erhvervelse af kørekort eller udøvelse eller opretholdelse af førerrettigheder i et andet EU-land, når førere erhverver, anvender, erstatter, fornyer eller ombytter kørekort. Dette hæmmer i sidste ende deres bevægelighed i EU. Ifølge evalueringen har nogle af direktivets foranstaltninger (f.eks. begrebet sædvanlig bopæl) været vanskelige at anvende og kan have medført en stor administrativ byrde eller udgjort hindringer for den frie bevægelighed. I praksis kan borgere med veldokumenterede førerrettigheder, som oplever sådanne hindringer, være uden kørekort i op til seks måneder eller endnu længere. Desuden kan det nuværende direktiv i visse tilfælde forhindre EU-borgere i at erhverve et kørekort i de EU-lande, hvor deres kendskab til det lokale sprog er utilstrækkeligt, og hvor en tolk ikke er tilladt under prøverne. Derudover findes der ingen fælles regler for ombytning af kørekort udstedt af tredjelande, når indehaveren tager bopæl i Den Europæiske Union, og de EU-kørekort, der er udstedt i en medlemsstat som erstatning for et tredjelands kørekort, kan ophøre med at være gyldige, hvis denne person flytter sin bopæl til en anden medlemsstat.

Endelig har flere medlemsstater¹⁴ indført eller planlægger at indføre nationale mobilkørekort (digitale kørekort) uden udstedelse af et fysisk dokument (dvs. kort). Da det nuværende direktiv kun fastsætter princippet om gensidig anerkendelse for fysiske kørekort, vil mobilkørekort derfor kun være gyldige på udstedelsesstatens område. De nuværende rammer udgør derfor en hindring for udnyttelsen af fordelene ved den digitale omstilling af vejtransport på europæisk plan og hindrer den frie bevægelighed i hele EU.

Det nye forslag til et kørekortdirektiv bygger på målene i det tidligere direktiv, nemlig at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed, men imødekommer også behovet for øget bæredygtighed og digital omstilling af vejtransport. Forslaget er også afgørende for at nå verdensmålene for bæredygtig udvikling¹⁵, idet det navnlig bidrager til frem mod 2030 at gøre byer og menneskelige bosættelser inklusive, sikre, modstandsdygtige og bæredygtige og til at give adgang til sikre, økonomisk overkommelige, tilgængelige og bæredygtige

¹³ SWD (2022) 17 final, [EUR-Lex — 52022SC0017 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁴ Allerede tilgængelige (Spanien, Danmark, Grækenland, Polen og Portugal) og under overvejelse (Østrig, Belgien, Cypern, Estland, Finland, Tyskland, Irland, Italien, Litauen, Luxembourg, Nederlandene og Sverige) ifølge UNECE's uformelle dokument 10 af 13. september 2022 og høringsaktiviteter.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section.

transportsystemer for alle. Det lægger også særlig vægt på trafiksikkerhedsbehovene i alle samfundsgrupper, navnlig for bløde trafikanter såsom fodgængere, cyklister, brugere af tohjulede motordrevne køretøjer, brugere af personlige mobilitetsanordninger og personer med handicap eller nedsat mobilitet og orienteringsevne¹⁶. Ved at medtage nye regler om automatgearkasser og ved at øge den tilladte maksimalvægt for de fleste nulemissionskøretøjer i kategori B vil forslaget lette udbredelsen af sådanne køretøjer og dermed bidrage til målene i den europæiske klimalov¹⁷ og den europæiske grønne pagts ambition om nulforurening, nemlig at have et miljø uden skadelig forurening senest i 2050¹⁸.

Det nye forslag til et kørekortdirektiv er i overensstemmelse med forordningen om den fælles digitale portal¹⁹, som giver adgang til onlineoplysninger, bistand og problemløsningstjenester samt e-forvaltningsprocedurer via Dit Europa-portal. De oplysninger, der er omfattet af forslaget, er allerede medtaget i bilag I til forordningen om den fælles digitale portal. For yderligere at mindske den administrative byrde vil bilag II til kørekortdirektivet blive ændret for at sikre, at den administrative procedure, som borgere og indbyggere tilbydes, er helt online.

Formålet med initiativet er derfor at forbedre trafiksikkerheden og fremme den frie bevægelighed for personer i Den Europæiske Union og samtidig bidrage til bæredygtig vejtransport og til den digitale omstilling heraf ved at:

- *forbedre kørefærdigheder, viden og erfaring samt reducere og straffe farlig adfærd.* Reglerne om uddannelse og test af førere samt prøveperiode vil sikre, at især unge og nye førere opnår de færdigheder, den viden, erfaring og risikobevisthed, der er nødvendig for at køre sikkert. Alle førere bør også drage fordel af bedre færdigheder og viden om avancerede teknologier, der udnytter innovationens sikkerheds- og miljøpotentiale fuldt ud, samt om sikring af en sikker sameksistens mellem motoriseret trafik og aktive transportformer. Førere bør holdes ansvarlige for deres farlige kørselsadfærd i alle medlemsstater, hvis man vil skabe et miljø, der bidrager til at forbedre trafiksikkerheden
- *sikre tilstrækkelig fysisk og psykisk egnethed for førere i hele EU.* Regler vedrørende ikkeprofessionelle føreres fysiske og psykiske egnethed til at føre motorkøretøj vil blive forbedret og ajourført, så de svarer til den seneste teknologiske udvikling og er i overensstemmelse med den menneskerettighedsbaserede model for handicap²⁰. Desuden vil den medicinske screeningproces i hele EU blive styrket for bedre at kunne bidrage til opfyldelsen af trafiksikkerhedsmålene

¹⁶ Mål 11 og mål 11.2 i FN's 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1), [EUR-Lex - 32018R1724 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM (2021) 400 final, [EUR-Lex — 52021DC0400 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1), [EUR-Lex - 32018R1724 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁰ FN's konvention af 13. december 2006 om rettigheder for personer med handicap, som EU har været part i siden den 21. januar 2011.

- *fjerne utilstrækkelige eller unødvendige hindringer, som påvirker ansøgere om og indehavere af kørekort.* Der findes stadig adskillige hindringer for føreres adgang til kørekort og anerkendelse af deres førerrettigheder, hvilket igen hindrer den frie bevægelighed i EU: vanskeligheder i forbindelse med køreprøverne som følge af manglende sprogkunderskaber, forskellige regler for fastlæggelse af det sædvanlige bopæl for personer med bopæl i EU eller manglende kontinuitet for visse førerrettigheder, når føreren rejser eller skifter bopæl i EU. Fjernelsen af disse hindringer forventes også at bidrage til at afhjælpe den nuværende mangel på førere, navnlig lastbilchauffører, uden at det går ud over trafikikkerheden. Desuden bør der indføres yderligere harmonisering med hensyn til gyldigheden af kørekort og mobilkørekort.

Kapitel 3 i denne begrundelse indeholder mere detaljerede oplysninger om, hvordan ovennævnte mål og relaterede problemer håndteres i forbindelse med initiativet.

For at sikre en ensartet tilgang på trafikikkerhedsområdet for så vidt angår grænseoverskridende håndhævelse af færdselsreglerne udarbejdes der en forhandlingspakke, som består af tre initiativer: Ud over dette forslag indeholder det også et forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet)^{21,22} og et forslag til direktiv om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten²³.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er i overensstemmelse med anden EU-lovgivning om trafikikkerhed: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 af 14. december 2022 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej^{24,25}, direktiv (EU) 2015/413²⁶ og den såkaldte "generelle sikkerhedsforordning"^{27,28}. Det er også i overensstemmelse med EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 — Næste skridt hen imod "nulvisionen"²⁹.

Initiativet er også i overensstemmelse med CBE-direktivet. I forbindelse med gensidig bistand (artikel 15) indeholder kørekortdirektivet også bestemmelser om et netværk til udveksling af oplysninger om kørekort (RESPER), som kan anvendes til at gennemføre — og kontrollere overholdelsen af — kørekortdirektivet, direktivet om erhvervschaufførers kvalifikationer og uddannelse og CBE-direktivet. Der er i øjeblikket juridisk usikkerhed om, hvorvidt RESPER

²¹ COM(2023) 126 final.

²² EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ EUT L 330 af 23.12.2022, s. 46, [EUR-Lex - 32022L2561 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Som fastsætter særlige regler for kvalifikationen og uddannelsen af erhvervschauffører af disse køretøjer.

²⁶ Som letter udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne, når trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begås med et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af biler og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1) [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Som indeholder bestemmelser om obligatorisk udstyr i nye køretøjer med avancerede sikkerhedsfunktioner.

²⁹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

kan anvendes i forbindelse med CBE-direktivet (baseret på Eucaris) på grund af formuleringen af artikel 15 i kørekortdirektivet og det forhold, at artikel 4, stk. 4, i CBE-direktivet kræver, at medlemsstaterne sikrer, at udvekslingen af oplysninger i henhold til CBE-direktivet finder sted "uden udveksling af oplysninger, der involverer andre databaser, som ikke anvendes i forbindelse med dette direktiv". Et stort flertal af de retshåndhævende myndigheder anvender derfor ikke RESPER til kontrolformål.

CBE-direktivet er ved at blive revideret parallelt med revisionen af kørekortdirektivet, både af juridiske grunde og af konsistenshensyn. I denne forbindelse overvejes det at fjerne begrænsninger for anvendelsen af andre databaser. Adgang til RESPER med henblik på håndhævelse vil være mulig på de betingelser, der er fastsat i kørekortdirektivet, og som følge heraf forventes flere overtrædelser at blive efterforsket med succes. Desuden vil revisionen af kørekortdirektivet give en afklaring i forbindelse med alle de brugstilfælde, der kræver adgang til RESPER i forbindelse med retshåndhævelse, med henblik på helt at fjerne juridiske usikkerheder.

Det foreslås, at bestemmelserne om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten medtages i en særskilt retsakt. Den vil omfatte grænseoverskridende fuldbyrdelse af sådanne afgørelser, mens konsekvenserne for udstedelsen fortsat vil blive behandlet i dette initiativ.

Forslaget er også en del af det europæiske år for færdigheder, som har til formål at fremme livslang læring, styrke EU-virksomhedernes konkurrenceevne og støtte den grønne og den digitale omstilling på en socialt retfærdig måde.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Kørekortdirektivet regulerer førerrettighederne for de forskellige køretøjskategorier. Visse kategorier defineres ved henvisning til EU-reglerne:

- Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik³⁰, som gør det muligt at identificere køretøjstyper, der anvender alternative brændstoffer
- forordning (EU) nr. 168/2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler³¹, der gør det muligt at identificere typer af knallerter, motorcykler, trehjulede motorcykler og quadricykler.

Direktivet fastsætter aldersgrænsen for, hvornår fremtidige erhvervschauffører kan erhverve kørekort, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 af 14. december 2022 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej³².

Desuden finder reglerne om beskyttelse af personoplysninger også anvendelse på udveksling af oplysninger vedrørende kørekort, navnlig forordning (EU) 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse)³³.

³⁰ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52, [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² EUT L 330 af 23.12.2022, s. 46, [EUR-Lex - 32022L2561 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, [EUR-Lex - 32016R0679 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Kommissionen vedtog den 3. juni 2021 et forslag³⁴ om revision af forordning (EU) nr. 910/2014³⁵ for så vidt angår fastlæggelse af en ramme for en europæisk digital identitet. Denne nye ramme indeholder grundelementer med relevans for mobilkørekort. Navnlig den elektroniske identitet og potentielt elementerne i den elektroniske tegnebog kan anvendes til at udvikle en interoperabel løsning for EU's mobilkørekort

Dette forslag er i overensstemmelse med og bidrager til EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050 som fastsat i artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119, som fastlægger EU's ramme for opnåelse af klimaneutralitet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)³⁶. I artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF fastsættes, at Unionen på transportområdet har kompetence til at fastsætte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, herunder trafikikkerheden.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Unionen har allerede kompetence på kørekortområdet i medfør af direktiv 2006/126/EF. Spørgsmål vedrørende kørekort indeholder tværnationale aspekter, som ikke kan dækkes af de enkelte medlemsstater alene. Selv om kørekortdirektivet udgør et vigtigt skridt i processen med at harmonisere reglerne om kørekort og bidrager til gennemførelsen af EU's politikker, er det indtil videre blevet ændret elleve gange for at harmonisere fælles standarder og krav og tilpasse reglerne til de videnskabelige og tekniske fremskridt, der er sket siden 2006. De nye regler, der indføres med dette forslag, ligger fortsat inden for de beføjelser, der er tillagt Unionen ved anvendelse af artikel 91, stk. 1, i TEUF, og i betragtning af deres forbindelse til de allerede eksisterende rammer for kørekort kan de kun i tilstrækkelig grad opfyldes på EU-plan.

I lyset af EU's mål for trafikikkerhed og de forventede utilstrækkelige fremskridt med hensyn til at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede er der behov for en yderligere EU-indsats for at nå de fastsatte mål. For eksempel kan bekæmpelsen af farlig adfærd på vejene kun gennemføres fuldt ud, hvis ikkehjemmehørende færdselslovsovertrædere oplever konsekvenser af deres adfærd på samme vilkår som hjemmehørende personer. Disse mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene på grund af disse spørgsmåls grænseoverskridende dimension.

Der er også behov for en yderligere indsats på EU-plan for at fjerne unødvendige og uberettigede hindringer for den frie bevægelighed for personer, som skyldes suboptimale procedurer for udstedelse og fornyelse af kørekort. Disse problemer skal adresseres på EU-plan, fordi de også har en grænseoverskridende dimension. Hvad angår det specifikke tilfælde med mobilkørekort, kan disse kun anerkendes gensidigt i hele EU, hvis de løsninger, der anvendes af medlemsstaterne, er harmoniserede og interoperable.

³⁴ COM (2021) 281 final, [EUR-Lex — 52021PC0281 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73), [EUR-Lex - 32014R0910 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ EUT C 115 af 9.5.2008, s. 85, [EUR-Lex - 12008E091 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Uden EU's indgriben ville samarbejdet om kørekort mellem medlemsstaterne være blevet videreført gennem bi- eller multilaterale aftaler, hvilket igen ville have resulteret i en større kompleksitet i kørekortudstedelsessystemet og en større administrativ byrde for kørekortindehavere og forvaltninger. Førere kan også være stødt på administrative problemer i forbindelse med rejser til medlemsstater³⁷, der ikke er kontraherende parter i Wienerkonventionen³⁸, f.eks. kravet om at være i besiddelse af et internationalt kørekort. Endelig skal indehavere af EU-kørekort, når de skifter bopæl i EU, erhverve et nyt kørekort, der er udstedt af deres nye bopælsland, enten via en administrativ ombytning eller ved at bestå køreprøven som enhver anden ansøger. Hvis EU ikke griber ind, vil integrationen af udenlandske erhvervschauffører i EU's vejtransportsektor fortsat være begrænset på grund af de administrative vanskeligheder, som udenlandske førere har med at bevare deres førerrettigheder. Fjernelse af denne hindring kan sammen med andre foranstaltninger bidrage til at løse problemet med mangel på førere i EU, f.eks. foranstaltninger vedrørende føreres kvalifikationer, forbedring af arbejdsvilkårene og strukturelle udfordringer.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er nødvendigt og står i et rimeligt forhold til målet om at lette den frie bevægelighed gennem harmoniserede supplerende regler om kørekort, da medlemsstaterne ikke i sig selv kan sikre en gnidningsløs anerkendelse af den førerret, der følger af et kørekort, som en anden medlemsstat har udstedt.

Forslaget går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene om at sikre et højere trafiksikkerhedsniveau og fremme den frie bevægelighed, da de vedtagne politiske løsningsmodeller stadig giver medlemsstaterne en passende grad af fleksibilitet. Der er kun fastsat minimumsharmoniseringskrav for mobilkørekort, reglerne om prøveperiode giver medlemsstaterne mulighed for at anvende yderligere nationale betingelser eller restriktioner for nye førere, og reglerne om ombytning af kørekort med tredjelande er snævert defineret.

Der er derfor behov for en gennemsigtig, effektiv og koordineret tilgang, hvor trafikanter på vejene i EU behandles lige, navnlig som en grundforudsætning for princippet om gensidig anerkendelse af kørekort, og det påtænkte forslag er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

- **Valg af retsakt**

Med henblik på at sikre en tydelig og sammenhængende juridisk formulering blev en fuldstændig revision af direktivet anset for at være den mest hensigtsmæssige juridiske løsning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Europa-Kommissionen offentliggjorde i 2022 en efterfølgende evaluering³⁹ af direktiv 2006/126/EF i overensstemmelse med principperne om bedre regulering. Evalueringen har vist, at den kombinerede virkning af direktiv 2006/126/EF og dets to forgængere resulterede i et højere sikkerhedsniveau for trafikanter i Unionen og har fremmet den frie bevægelighed.

³⁷ Spanien, Malta, Cypern og Irland.

³⁸ Konvention om vejtrafik indgået i Wien den 8. november 1968.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

Evalueringen har også vist, at kørekortdirektivet har en positiv indvirkning på omfanget af svindel med kørekort og kørekortturisme. Det førte til en reduktion af den administrative byrde, navnlig for indehavere af kørekort. Evalueringen viste desuden, at der er basis for yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet såvel som visse af de lovgivningsmæssige krav effektivitet og proportionalitet. Evalueringen anerkendte, at EU's transportsystem ændrer sig hurtigt på grund af effekten af digitaliseringen, øget vægt på aktive transportformer inden for bytransport, fremkomsten af nye former for mobilitet, udviklingen med hensyn til konnektivitet og automatisering og den stigende rolle, som kunstig intelligens spiller, samt udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer. Den konkluderede, at de nuværende lovgivningsmæssige rammer skal tilpasses, ikke blot for at imødekomme de nuværende behov, men også for at tackle fremtidige udfordringer.

Evalueringen konkluderede endvidere, at digitale løsninger, herunder mobilkørekort og RESPER, ikke er blevet undersøgt tilstrækkeligt. Det blev også konstateret, at reglerne om kørefærdigheder og -kendskab ikke i tilstrækkelig grad afspejler nye teknologiske løsninger såsom avancerede førerstøttesystemer, halvautomatiseret og automatiseret kørsel, brugen af simulatorer samt udbredelsen af mikromobilitetsløsninger og lav- og nulemissionskøretøjer med automatisk gearkasse.

Desuden er nogle bestemmelser ikke optimale med hensyn til at lette den frie bevægelighed for personer, f.eks. bestemmelserne om fastlæggelse af sædvanlig bopæl, anerkendelse af udenlandske kørekort og gyldighedsperioder. Desuden supplerer direktivet ikke fuldt ud direktiv (EU) 2015/413⁴⁰ om håndhævelse af sanktioner for sådanne overtrædelser. Direktivet skal også tilpasses bedre til forordningen om generel sikkerhed⁴¹.

• **Høringer af interessenter**

I overensstemmelse med retningslinjerne for bedre regulering blev der gennemført høringer af interessenter i forbindelse med den efterfølgende evaluering og konsekvensanalyse.

Under den efterfølgende evaluering blev der afholdt en workshop for interessenter den 16. oktober 2020 for at indsamle dokumentation, bekræfte konstaterede resultater, indhente feedback om nye resultater og indsamle synspunkter.

Der blev afholdt en åben offentlig høring mellem den 28. oktober 2020 og den 20. januar 2021, hvor den interesserede offentlighed og interessenter fik mulighed for at give udtryk for deres holdninger til de gældende regler.

I den forberedende fase af konsekvensanalysen havde interesserede parter mulighed for at give feedback vedrørende den indledende konsekvensanalyse (2. kvartal 2021). Efterfølgende blev der gennemført følgende målrettede høringsaktiviteter:

- to interviewrunder:
 - sonderende interviews i den indledende fase (1. og 2. kvartal 2022)
 - dybdegående interviews for at indsamle manglende oplysninger og vurdere de forventede virkninger af politiske foranstaltninger (2. og 3. kvartal 2021)
- to undersøgelsesrunder:
 - en undersøgelse til underbygning af problemanalysen (2. kvartal 2022)

⁴⁰ EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, [EUR-Lex - 32019R2144 - DA - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- en undersøgelse med henblik på at vurdere virkningen af politiske foranstaltninger (2. og 3. kvartal 2022).

Endelig blev der afholdt en ny åben offentlig høring i 3. kvartal 2022.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

I forbindelse med konsekvensanalysen blev der afholdt tre ekspertworkshopper:

- uddannelse, testning og køretøjskategorier, 1. kvartal 2022
- udstedelse og gensidig anerkendelse af kørekort, 2. kvartal 2022
- konsekvenser af færdselsforseelser og helbredsmæssig egnethed, 2. kvartal 2022.

Kommissionens tjenestegrenes eget arbejde med konsekvensanalysen blev suppleret af en eksternt støttestudie udført af det uafhængige konsortium bestående af COWI, Ecorys og NTUA.

I den forberedende fase af den efterfølgende evaluering og konsekvensanalyse blev det kørekortudvalg, der er nedsat i henhold til artikel 9 i det nuværende direktiv, og som hovedsagelig består af eksperter fra medlemsstaterne, regelmæssigt informeret og hørt.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag til revision af kørekortdirektivet ledsages af en konsekvensanalyse⁴², hvortil et udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 12. oktober 2022. Udvalget afgav en positiv udtalelse den 18. november 2022⁴³. Konsekvensanalysen blev revideret i overensstemmelse med anbefalingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol. Mere detaljerede tekniske bemærkninger fra Udvalget for Forskriftskontrol blev også behandlet. Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret beskrivelse af de politiske løsninger i afsnit 5, mens afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af virkningerne af alle løsninger. De analyserede løsninger sammenfattes således:

Løsning A

Løsning A omfatter politiske foranstaltninger, der er fælles for alle tre løsninger. Foranstaltningerne under løsning A har til formål at tilpasse kørekortdirektivet til den teknologiske, videnskabelige og samfundsmæssige udvikling i EU via forbedringer af dets vigtigste bestemmelser og imødekomme markedets behov og muligheder.

Med hensyn til trafiksikkerhed øger den antallet af områder, der skal testes. Den opgraderer også de tekniske midler (RESPER) til støtte for samarbejdet mellem kompetente myndigheder i forbindelse med bekæmpelse af svig og forfalskning. Den tilpasser reglerne for at tage højde for stigningen i antallet af køretøjer i EU's bilpark, der bruger alternative brændstoffer. Endelig ajourfører den også standarderne for fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, og der oprettes en ny særlig platform til udveksling af oplysninger for at muliggøre en bredere formidling af viden mellem myndighederne.

Med hensyn til den frie bevægelighed indføres den samme administrative gyldighed for kørekort til kategori A og B i alle medlemsstater, og det præciseres, i hvilke tilfælde gyldigheden kan forkortes eller forlænges. Den indfører også gensidig anerkendelse af valgfri

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

ækvivalens⁴⁴, præciserer visse aspekter i forbindelse med gennemførelsen af begrebet sædvanlig bopæl og indfører yderligere ækvivalens. Endelig indfører den EU-mobilkørekortet samt muligheden for at placere en QR-kode på det fysiske kørekort.

Løsning B

Løsning B udgør mere omfattende politiske indgreb med hensyn til trafiksikkerhed samt en reduktion af den administrative byrde for visse kategorier af førere.

Med hensyn til trafiksikkerhed indføres der ud over foranstaltningerne i løsning A nye regler om uddannelse og prøveperiode. Løsningen supplerer reglerne om fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj med ikkebindende retningslinjer for kontrol af ansøgenes syn og med en obligatorisk screening baseret på en selvevaluering. Der vil blive udarbejdet et uddannelsesprogram for alment praktiserende læger.

Med hensyn til fri bevægelighed forenkles reglerne for udstedelse ud over foranstaltningerne i løsning A med muligheden for, at EU-borgere kan erhverve deres første kørekort i det land, hvor de er statsborgere, når de støder på hindringer i forbindelse med prøvens sprog. For at afhjælpe manglen på erhvervschauffører forenkles de eksisterende regler for bus- og lastbilchauffører, og der indføres regler om ombytning af kørekort udstedt af tredjelande. Endelig vil det for at løse mobilitetsproblemer i fjerntliggende områder være muligt for medlemsstaterne at udvide førerrettighederne for indehavere af et B1-kørekort ved at give dem mulighed for at føre køretøjer med en højere vægt med en maksimal hastighed på op til 45 km/t, men kun på den pågældende medlemsstats nationale område.

Løsning C:

Løsning C udgør en yderligere forøgelse af harmoniseringen og anvendelsesområdet sammenlignet med løsningsmodel B.

Med hensyn til trafiksikkerhed ændres de kategorier af køretøjer, for hvilke der kræves kørekort, ud over foranstaltningerne i løsning A og løsning B til 1) nye mikromobilitetskøretøjer med en maksimal hastighed på mellem 25 og 45 km/h, 2) mulighed for gensidig anerkendelse af nationale kørekort, der kræves til at føre landbrugskøretøjer, og 3) bedre tilpasning til markedets muligheder og behov for busser i kategori D1. Reglerne om fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj vil blive strammet.

Med hensyn til fri bevægelighed anerkendes vurderingen af den fysiske og mentale egnethed til at føre motorkøretøj, ud over foranstaltningerne i løsning A og løsning B, gensidigt, og tidligere indehavere af udenlandske kørekort kan fortsætte med at køre, når de skifter bopæl til en anden medlemsstat, forudsat at de har en positiv historik på trafiksikkerhedsområdet i mindst fem år.

Vurdering af foranstaltninger og politiske løsninger

Foranstaltningerne under de forskellige politiske løsninger har været genstand for en kvantitativ og kvalitativ vurdering af de økonomiske og sociale (trafiksikkerhedsmæssige) virkninger samt af indvirkningen på de grundlæggende rettigheder. Tidshorisonten 2025-2050 er blevet udvalgt med henblik på at vurdere virkningerne i overensstemmelse med basisfremskrivningerne. Med hensyn til trafiksikkerhed forventes løsning A at være suboptimal med hensyn til at nå de relevante EU-mål. Løsning B vil forbedre trafiksikkerheden mere, mens løsning C går et væsentligt skridt videre, men cost-benefit-

⁴⁴ Hvis en person f.eks. har ret til at føre en let motorcykel med et kategori B-kørekort i sit bopælsland, vil vedkommende kunne gøre det samme i enhver anden medlemsstat, der anvender samme valgfrie ækvivalens.

forholdet for løsning C forventes at være lavere end for løsning B. Med hensyn til den frie bevægelighed og de økonomiske virkninger forventes hovedbidraget at komme fra indførelsen af digitale kørekort og harmoniseringen af den administrative gyldighed for gruppe 1-førere til 15 år (begge allerede indeholdt i løsning A). De supplerende foranstaltninger, som indgår i løsning B og løsning C, vil fjerne hindringer, der berører visse specifikke grupper af førere, men vil have betydeligt mindre virkning. Med hensyn til grundlæggende rettigheder vil virkningerne fortsat blive kontrolleret via en streng gennemførelse af reglerne om databeskyttelse, navnlig i RESPER.

Alle løsninger omfattede fuldt ud princippet om "digital betjening som udgangspunkt", hvilket afspejler meddelelsen om det digitale kompas 2030⁴⁵.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette initiativ indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2022 i bilag II (Refit-initiativer) under overskriften "Nyt skub i europæisk demokrati"⁴⁶. Initiativet har en vigtig Refit-dimension med hensyn til forenkling og tilpasning af de procedurer, som medlemsstaterne anvender på kørekort.

En vigtig omkostningsbyrde som følge af direktiv 2006/126/EF udgøres af procedurerne for udstedelse og fremstilling af det fysiske kørekort på grund af det store antal berørte EU-borgere. En vigtig del af forenklingen og den dermed forbundne mindskelse af byrden vil være indførelsen af EU-mobilkørekortet. Det vil navnlig være lettere at opnå, udskifte, forny eller ombytte et kørekort, da det vil være muligt at gennemføre hele proceduren online. Desuden ville harmoniseringen af den administrative gyldighed af kørekort til førere af køretøjer i kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE også føre til et mindre interaktion med forvaltningen på grund af det mindre hyppige behov for fornyelse af kørekortet (hvert 15. år i stedet for 10 år for de medlemsstater, der i øjeblikket anvender denne regel).

- **Grundlæggende rettigheder**

Reglerne om kørekort er i overensstemmelse med EU's gældende databeskyttelseslovgivning. Der foreslås en klarere definition af de tilfælde, hvor RESPER kan anvendes, hvorved de eksisterende juridiske uklarheder, som udgør en risiko for beskyttelsen af føreres personoplysninger, fjernes. Anvendelsen af eIDAS-funktionerne på EU-kørekortet, navnlig elektronisk identitet til registrering og EU-tegnebog til lagring og udveksling af data, vil sikre et højt niveau af sikkerhed og privatlivets fred for de behandlede oplysninger.

Overgangen til EU's digitale kørekort forventes ikke at udelukke bestemte dele af befolkningen. Når det digitale kørekort udstedes som standard, vil alle stadig kunne få et fysisk kørekort, hvis de vil.

Med hensyn til fri bevægelighed bør præciseringen af begrebet sædvanlig bopæl løse problemet med at fastlægge den udstedende myndighed lige efter flytning af bopæl. Forenklingen af reglerne om administrativ gyldighed vil ligestille indehavere af EU-kørekort, uanset hvilket land de ansøger om kørekort eller forlænger gyldigheden af deres kørekort i. Gensidig anerkendelse af valgfri ækvivalens vil gøre det muligt for indehavere af kørekort at nyde rettigheder, der er tildelt via en valgfri ækvivalens, i andre medlemsstater, der anvender de samme regler.

Det foreslåede direktiv vil også have en positiv indvirkning på retten til ikkeforskelsbehandling, da det vil give fleksibilitet i forbindelse med den første udstedelse af

⁴⁵ COM (2021) 118 final, [EUR-Lex — 52021DC0118 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴⁶ COM (2021) 645 final, [EUR-Lex — 52021DC0645 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

kørekort i tilfælde med begrænsninger vedrørende sprog, hvilket vil give ansøgerne mulighed for at vælge, hvor de vil aflægge prøverne.

Det foreslåede direktiv vil sikre overholdelse af rettighederne for personer med handicap i overensstemmelse med chartret om grundlæggende rettigheder og FN's konvention om rettigheder for personer med handicap, som EU og alle medlemsstater har tilsluttet sig.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Konsekvenserne for Unionens budget består hovedsagelig af oprettelsen af en informationsplatform for myndigheder til udveksling af oplysninger om fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj og udviklingen af et (online) uddannelsesprogram for alment praktiserende læger på mellem 0,7 og 1,1 mio. EUR.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Hvis forslaget godkendes, underretter medlemsstaterne årligt Kommissionen om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyggede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget nødvendiggør ikke forklarende dokumenter i forbindelse med dets gennemførelse.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

De vigtigste bestemmelser, der i væsentligt omfang ændrer eller tilføjer nye elementer til direktiv 2006/126/EF, er følgende:

- Artikel 1 definerer direktivets genstand og anvendelsesområde ved at præcisere de områder, for hvilke der fastsættes fælles regler.
- Artikel 2 indfører definitioner for at tage hensyn til nye begreber, der blev indført af hensyn til den juridiske klarhed.
- Artikel 3 indfører de grundlæggende regler for fysiske kørekort og mobilkørekort, navnlig for så vidt angår gensidig anerkendelse heraf. De nærmere krav er fastsat i artikel 4 for fysiske kørekort og artikel 5 for mobilkørekort.
- Artikel 6 og 7 erstatter den tidligere artikel 4 i direktiv 2006/126/EF, der i to specifikke artikler skelner mellem reglerne for 1) kørekortkategorier og 2) aldersgrænse.
- Artikel 8 svarer til den tidligere artikel 5 i direktiv 2006/126/EF og præciserer forbindelsen mellem EU-koder og mulige betingelser for og begrænsninger af førerretten.
- Artikel 9 erstatter den tidligere artikel 6 i direktiv 2006/126/EF med følgende ændringer:
 - fjernelse af kravet om at være i besiddelse af et kørekort i kategori C eller D for at opnå et kørekort til kategori CE eller DE
 - fjernelse af den valgfrie karakter af den tidligere ækvivalens, der er fastsat i den tidligere artikel 6, stk. 4, litra c)

- ret til at føre køretøjer i kategori D1E for indehavere af kørekort til kategori D1, C1E eller D1 og CE
- indførelse af en valgfri ækvivalens, der gør det muligt at føre visse køretøjer med et kørekort i kategori B1 samt
- gensidig anerkendelse af valgfri ækvivalens.
- Artikel 10 svarer til den tidligere artikel 7 i direktiv 2006/126/EF med følgende ændringer:
 - den administrative gyldighed på 15 år bliver den generelle regel for grupperne i kategori A og B
 - Kommissionen og medlemsstaterne kan forlænge kørekortets administrative gyldighed under ekstraordinære omstændigheder
 - kørekortets administrative gyldighed kan reduceres for at bringe den i overensstemmelse med varigheden af midlertidige opholdstilladelser
 - kørekortets administrative gyldighed kan kun reduceres på grundlag af indehaverens alder fra 70 år.
- Artikel 11 svarer til stk. 1, 2, 3 og 5 i den tidligere artikel 11 i direktiv 2006/126/EF.
- Artikel 12 indfører særlige nye regler for ombytning af kørekort udstedt af et tredjeland til indehavere, der har deres sædvanlige bopæl på en medlemsstats område.
- Artikel 13 indeholder den tidligere artikel 11, stk. 4, i direktiv 2006/126/EF og indfører visse regler vedrørende virkningerne af en medlemsstats begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af et kørekort.
- Artikel 14 indfører det nye princip om ledsaget kørsel for førere, der er mellem 17 og 18 år gamle.
- Artikel 15 indfører en prøveperiode på mindst to år, hvor de nye førere er underlagt strenge regler vedrørende kørsel under påvirkning og eventuelle yderligere nationale forhold.
- Artikel 16 svarer til den tidligere artikel 10 i direktiv 2006/126/EF.
- Artikel 17 omfatter den tidligere artikel 12 i direktiv 2006/126/EF. Den indfører også visse undtagelser, når indehaveren af et kørekort ikke er i stand til at bevise fastlæggelsen af den sædvanlige bopæl, eller, såfremt der er tale om første udstedelse af et kørekort til kategori B, når EU-borgere ikke behersker sproget i deres bopælsmedlemsstat.
- Artikel 18 svarer til den tidligere artikel 13 i direktiv 2006/126/EF, idet der tages hensyn til de oplysninger, som Kommissionen har offentliggjort om kørekort, som ikke svarer til standardmodellen i EU.
- Artikel 19 svarer til den tidligere artikel 15 i direktiv 2006/126/EF og præciserer navnlig de tilfælde, hvor medlemsstaterne skal bistå hinanden.
- Artikel 20 er baseret på artikel 14 i direktiv 2006/126/EF og muliggør indsamling af oplysninger i overensstemmelse med reglerne om bedre regulering.
- Artikel 21 indeholder en standardbestemmelse, der gør det muligt for Kommissionen at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med visse bestemmelser i direktivet.

- Artikel 22 svarer til den tidligere artikel 9 i direktiv 2006/126/EF om nedsættelse af kørekortudvalget og ajourføres med henvisninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁴⁷, således at der om nødvendigt kan vedtages gennemførelsesretsakter.
- Artikel 23 tilføjer et litra c) til artikel 5, stk. 2, i direktiv (EU) 2022/2561 for at give mulighed for ledsaget kørsel for førere med kørekort i kategori C, der er fyldt 17 år.
- Artikel 24 ændrer bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724⁴⁸.
- Artikel 25 indeholder en bestemmelse om gennemførelse, navnlig under hensyntagen til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁴⁹.
- Artikel 26 indeholder en standardbestemmelse, der fastsætter betingelserne for ophævelse af direktiv 2006/126/EF.
- Artikel 27 indeholder en standardbestemmelse, hvori direktivets ikrafttræden fastsættes.
- Artikel 28 indeholder en standardbestemmelse, hvori det fastsættes, at direktivet er rettet til medlemsstaterne.
- Bilag I svarer til det tidligere bilag I til direktiv 2006/126/EF. Det blev ajourført under hensyntagen til de krav, der blev indført ved Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 af 4. maj 2012 om fastsættelse af tekniske krav til kørekort, som omfatter et lagringsmedium (mikrochip)⁵⁰ (del B), tekniske specifikationer for mobilkørekort (del C) og indførelse af nye EU-koder, som nu er individualiseret i del E.
- Bilag II svarer til det tidligere bilag II til direktiv 2006/126/EF. Det blev ajourført for at tage hensyn til
 - behovet for, at nye førere består en test af deres opfattelse af faresituationer
 - kravet om at vurdere kendskabet til risikofaktorer i forbindelse med mikromobilitetskøretøjer, sikkerheden ved køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, færdigheder i forbindelse med avancerede førerstøttesystemer og andre automatiseringsaspekter af et køretøj
 - lempelsen af kravene til førere, der har bestået køreprøven med automatisk gearkasse, når de ansøger om at fjerne den dermed forbundne begrænsning af deres kørekort.
- Bilag III svarer til det tidligere bilag III til direktiv 2006/126/EF. Det blev ajourført med
 - indførelsen af en obligatorisk screening ved hjælp af selvevaluering for førere i gruppe 1

⁴⁷ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

⁴⁸ EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1.

⁴⁹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

⁵⁰ EUTL 120 af 5.5.2012, s. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

- lempelsen af kontrolhyppigheden, når føreren lider under en helbredstilstand i forbindelse med sukkersyge.
- Bilag IV, V og VI gengiver bestemmelserne i direktiv 2006/126/EF uden væsentlige ændringer.
- Bilag VIII indeholder standardoplysninger vedrørende ophævelse og gennemførelse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kørekortreglerne er nødvendige elementer i den fælles transportpolitik, bidrager til at forbedre færdselssikkerheden på vejene og fremmer den frie bevægelighed for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, der har udstedt deres kørekort. De individuelle transportmidlers store udbredelse betyder, at det fremmer og letter personers frie bevægelighed og etableringsfrihed, hvis de er i besiddelse af et kørekort, som værtsmedlemsstaten godkender. På samme måde berører enhver ulovlig erhvervelse af et sådant dokument eller retten til at føre motorkøretøj eller fratagelse af et retmæssigt erhvervet kørekort som følge af ulovlig adfærd ikke blot den medlemsstat, hvor sådanne overtrædelser blev begået, men også færdselssikkerheden i hele Unionen.
- (2) Den nuværende ramme bør ajourføres, så den er klar til den nye æra, bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne fra transport, digitalisering, den demografiske udvikling og den teknologiske udvikling for at styrke den europæiske økonomis konkurrenceevne. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere de administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer, f.eks. administrative byrder, for den frie bevægelighed for førere, der tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

mobilkørekort og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.

- (3) Den Europæiske Union indførte den første "fællesskabsmodel" for fysiske kørekort den 4. december 1980. Siden da er reglerne for en sådan fællesskabsmodel blevet hjørnестenen i verdens mest avancerede strukturer for udstedelse af kørekort, der dækker mere end 250 millioner førere. Dette direktiv bør derfor bygge på den akkumulerede erfaring og praksis og fastsætte harmoniserede regler for EU-standarderne for fysiske kørekort. De fysiske kørekort, der udstedes i Unionen, bør især sikre et højt niveau af beskyttelse mod svig og forfalskning ved hjælp af foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning og muligheden for at inkludere mikrochips og QR-koder på kortene.
- (4) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679³.
- (5) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i de fysiske kørekort og de indbyggede mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort med henblik på at sikre et højt trafikikkerhedsniveau i hele Unionen og i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 9, stk. 2, litra g), i forordning (EU) 2016/679. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere personens førerrettigheder og identitet. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelsen af personoplysninger, der videregives under kontrolprocessen.
- (6) For at skabe juridisk klarhed og sikre en gnidningsløs overgang mellem dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort⁴ bør medlemsstaterne kunne lagre supplerende personoplysninger på en mikrochip, hvis der er mulighed herfor i henhold til national lovgivning, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679. Dette direktiv tjener imidlertid ikke som retsgrundlag for inkludering af sådanne supplerende oplysninger.
- (7) I modsætning hertil bør den QR-kode, der er omhandlet i dette direktiv, og som gør det muligt at kontrollere ægtheden af de oplysninger, der er trykt på det fysiske kørekort, ikke give mulighed for at lagre flere oplysninger end dem, der angives på det fysiske kørekort.
- (8) Dette direktiv giver ikke hjemmel til at oprette eller opretholde nationale databaser til lagring af biometriske oplysninger i medlemsstaterne, som er et spørgsmål, der henhører under national ret, som skal overholde EU-databeskyttelsesretten. Desuden udgør dette direktiv ikke et retsgrundlag for oprettelse eller vedligeholdelse af en central database over biometriske data på EU-plan.
- (9) Der er behov for yderligere tilsagn for at fremskynde bekæmpelsen af forfalskning og svig i forbindelse med kørekort. Det er derfor ønskeligt at fremrykke den dato, der

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

oprindeligt blev fastsat i direktiv 2006/126/EF for, hvornår alle fysiske kørekort, der er udstedt eller i omløb, skal opfylde alle de krav, der er fastsat i EU-retten.

- (10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling bør mobilkørekort udstedes som standard fra den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve enten et fysisk kort eller begge udgaver på samme tid.
- (11) Mobilkørekortet bør ikke kun indeholde de oplysninger, der er registreret på det fysiske kørekort, men også oplysninger, der gør det muligt at kontrollere dataenes ægthed og en pointer til engangsbrug. Det bør dog sikres, at mængden af personoplysninger, der stilles til rådighed, selv i sådanne tilfælde er begrænset til, hvad der ville blive registreret på det fysiske kørekort, og hvad der er strengt nødvendigt for at kontrollere ægtheden af sådanne data. Disse supplerende oplysninger bør være forskellige, hvis en person er indehaver af flere mobilkørekort, hvilket er muligt, forudsat at de er udstedt af samme medlemsstat.
- (12) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan EU i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. Kørselsmåden påvirker disse emissioner og har muligvis negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Derfor bør køreuddannelsen ruste førerne til at reducere deres indvirkning på udledningen og forberede dem til at køre nulemissionskøretøjer.
- (13) For at give borgere og personer med bopæl i landet mulighed for direkte at nyde godt af fordelene ved det indre marked uden at pådrage sig en unødvendig yderligere administrativ byrde indeholder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724⁵ bestemmelser om adgang til onlineprocedurer, der er relevante for det indre markeds funktion, herunder for grænseoverskridende brugere. De oplysninger, der er omfattet af dette direktiv, er allerede omfattet af bilag I til forordning (EU) 2018/1724. Bilag II nævnte forordning bør ændres for at sikre, at alle ansøgere nyder godt af procedurer, der foregår online fra start til slut.
- (14) Kørekort bør kategoriseres efter de køretøjstyper, de giver ret til at føre. Dette bør ske på en klar og sammenhængende måde og under fuld hensyntagen til de pågældende køretøjers tekniske karakteristika og de færdigheder, der er nødvendige for at føre dem.
- (15) I overensstemmelse med FN's konvention om rettigheder for personer med handicap af 13. december 2006, som EU har været part i siden den 21. januar 2011, bør der vedtages særlige bestemmelser for at gøre det lettere for personer med handicap at føre køretøjer. Med Kommissionens forudgående samtykke bør medlemsstaterne derfor have mulighed for at undtage visse specifikke typer motorkøretøjer fra anvendelsen af artikel 6.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1).

- (16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.
- (17) Der bør indføres en trinvis ordning — nemlig fastlæggelse af retten til et kategori B-kørekort som en forudsætning for, at ansøgeren kan godkendes til visse andre kategorier — og ækvivalens mellem kategorierne. En sådan ordning bør være delvist bindende for alle medlemsstater, men bør også give medlemsstaterne mulighed for at anvende det efter aftale med hinanden på deres respektive områder. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte visse ækvivalensregler, der er begrænset til deres eget område.
- (18) Af hensyn til færdselssikkerheden er det nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort bør harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.
- (19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort.
- (20) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen og under hensyntagen til trafiksikkerhedshensyn bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1 og B have en administrativ gyldighed på 15 år, mens kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte en kortere frist i særlige tilfælde som defineret i dette direktiv.
- (21) For at give medlemsstaterne og i behørigt begrundede tilfælde Unionen som helhed mulighed for at reagere på kriser, der gør det umuligt for de nationale myndigheder at forny kørekort, hvis gyldighed ellers ville udløbe, bør det være muligt blot at forlænge den administrative gyldighed af sådanne kørekort med den strengt nødvendige varighed.
- (22) Princippet om "én indehaver — ét kørekort" bør forhindre personer i at være i besiddelse af mere end ét fysisk kørekort. Ikke desto mindre bør princippet også udvides for at tage hensyn til mobilkørekorts tekniske karakteristika.
- (23) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til færdselssikkerheden kunne anvende de nationale forskrifter for inddragelse, suspension, fornyelse og annullation af kørekortet for alle kørekortindehavere, som har deres sædvanlige bopæl på deres område.

- (24) Førere, der er indehavere af et kørekort udstedt af den medlemsstat, hvor de har bopæl, bør efter en ombytning med et kørekort udstedt af et tredjeland, have ret til at føre motorkøretøj i hele Unionen, som om de oprindeligt havde erhvervet kørekortet i Unionen. En sådan ombytning kan have forskellige virkninger for trafiksikkerheden og den frie bevægelighed for personer.
- (25) Kommissionen bør gives beføjelser til at vedtage en afgørelse om identifikation af tredjelands, der sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, og give indehavere af kørekort udstedt af disse lande mulighed for at ombytte deres kørekort på samme vilkår, som hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse betingelser bør være detaljerede og veldefinerede for alle relevante kørekortkategorier.
- (26) For så vidt angår kørekort udstedt af tredjelands, som ikke er omfattet af en sådan kommissionsafgørelse, eller for hvilke en sådan afgørelse ikke udtrykkeligt tillader eller forbyder ombytning, bør medlemsstaterne have mulighed for at ombytte disse kørekort i overensstemmelse med deres nationale regler, forudsat at de anvender den relevante EU-kode på det ombyttede kørekort. Hvis indehaveren af et sådant kørekort skifter bopæl til en ny medlemsstat, bør sidstnævnte ikke være forpligtet til at anvende princippet om gensidig anerkendelse på et sådant kørekort.
- (27) "Kørekortturisme", dvs. en praksis med at skifte bopæl med henblik på erhvervelse af et nyt kørekort for at omgå virkningerne af en frakendelse af førerretten, der er pålagt i en anden medlemsstat, er et udbredt fænomen, som har en negativ indvirkning på trafiksikkerheden. Førere bør ikke fritages for krav om at generhverve deres førerret eller kørekort ved at skifte bopæl. Samtidig bør det præciseres, at en given adfærd fra borgernes side kun bør føre til et forbud mod kørsel på ubestemt tid, hvis det er behørigt begrundet, og at en sådan afgørelse kun bør have virkning i den medlemsstat, der har udstedt den.
- (28) Der bør indføres en ordning for ledsaget kørsel i hele EU for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgerne mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede aldersgrænse. Anvendelsen af disse kørekort bør dog være betinget af, at ansøgerne ledsages af en erfaren fører. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, de har udstedt.
- (29) Ordningen for ledsaget kørsel bør, uden at det berører dens overordnede mål om at forbedre færdselssikkerheden, gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for de yngre generationer med det formål at udvide deres erhvervsmæssige muligheder og bidrage til at afhjælpe manglen på førere i Unionen. Det bør derfor omfatte kategori C-kørekort og det nødvendige kategori B-kørekort.
- (30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

- (31) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver. Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre og tilpasse disse minimumsstandarder til enhver teknisk, operationel eller videnskabelig udvikling på dette område, hvis det bliver nødvendigt.
- (32) Begrebet sædvanlig bopæl bør defineres på en måde, der gør det muligt at løse problemer, som opstår, når det ikke er muligt at fastslå den sædvanlige bopæl på grundlag af erhvervsmæssig eller familiemæssig tilknytning. Det er også nødvendigt at give ansøgere mulighed for at aflægge teoretiske eller praktiske prøver i den medlemsstat, hvor de er statsborgere, i de tilfælde, hvor den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, ikke giver mulighed for at aflægge disse prøver på førstnævnte medlemsstats officielle sprog. Der bør fastsættes særlige regler for diplomater og deres familier, hvis deres mission kræver, at de bor i udlandet i en længere periode.
- (33) Medlemsstaterne bør bistå hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. Hvor det er muligt, bør de anvende EU's kørekortnetværk til at yde denne bistand. EU's kørekortnetværk, almindeligvis kaldet "RESPER", er et knudepunkt for udveksling af oplysninger mellem nationale myndigheder med ansvar for at udstede kørekort og lette gennemførelsen af dette direktiv.
- (34) EU's kørekortnetværk har til formål at sikre anerkendelse af dokumenter og erhvervede rettigheder fra medlemsstaterne, bekæmpe dokumentfalsk, undgå udstedelse af mere end ét kørekort og lette håndhævelsen af frakendelse af førerretten. Medlemsstaterne bør navnlig have mulighed for systematisk at kontrollere, at de årsager, der førte til eventuelle tidligere pålagte begrænsninger, suspensioner, inddragelser eller annullationer af et kørekort eller retten til at føre motorkøretøj, ikke længere gør sig gældende. Anvendelsen af RESPER til gennemførelse af andre EU-retsakter bør kun tillades, så længe disse anvendelser er udtrykkeligt fastsat i dette direktiv.
- (35) For at gøre det muligt for Kommissionen at udarbejde meningsfulde rapporter om gennemførelsen af dette direktiv bør den modtage oplysninger om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyggede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort.
- (36) For at nå målene i dette direktiv, især for at tilpasse dets bilag til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af bilag I, del A, B og D, som regulerer specifikationerne for fysiske kørekort, ændring af bilag I, del C, som fastlægger specifikationerne for mobilkørekort, ændring af bilag I, del E, som regulerer reglerne for de gældende nationale koder og EU-koder, ændring af bilag II, III, V og VI om fastsættelse af visse minimumskrav i forbindelse med udstedelse, gyldighed og fornyelse af kørekort og ændring af bilag IV om fastsættelse af minimumsstandarder for køreprøvesagkyndige. En sådan beføjelse bør i betragtning af, at den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling på de områder, der er omfattet af disse bilag, forekommer hyppigt, tildeles for en periode på fem år. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne

i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁶. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse kan være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstoffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedstyring.
- (38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetslementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på fysiske kørekort, bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen i tilfælde af en krise, indholdet af den selvevaluering af den fysiske og psykiske egnethed, der skal foretages for førere i gruppe 1, betingelserne for ombytning af kørekort fra tredjelande med kørekort udstedt af medlemsstaterne uden registrering af ombytningen på kørekortet samt interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU's kørekortnetværk, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i den forbindelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁷.
- (39) Af konsistenshensyn bør Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561⁸, som omhandler visse spørgsmål, der er omfattet af dette direktiv, og forordning (EU) 2018/1724 ændres.
- (40) Direktiv 126/2006/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012⁹ bør ophæves.
- (41) Da målene for dette direktiv ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene, fordi reglerne for udstedelse, fornyelse, erstatning og ombytning af kørekort ville føre til så forskellige krav, at niveauet for færdselssikkerhed og borgernes frie bevægelighed ikke ville kunne nås, kan sådanne mål bedre nås på EU-plan ved at fastsætte minimumskrav. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

⁶ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 af 14. december 2022 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (EUT L 330 af 23.12.2022, s. 46).

⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 af 4. maj 2012 om indførelse af tekniske forskrifter for kørekort, som er udstyret med et lagermedium (mikrochip) (EUT L 120 af 5.5.2012, s. 1).

- (42) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav en udtalelse den [DD/MM/YYYY].
- (43) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter¹⁰ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastsætter fælles regler for:
 - a) modeller og standarder for og kategorier af kørekort
 - b) udstedelse, gyldighed, fornyelse og gensidig anerkendelse af kørekort
 - c) visse aspekter vedrørende ombytning, erstatning, inddragelse, begrænsning, suspension og annullation af kørekort
 - d) visse aspekter, der finder anvendelse på nye førere.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på motorkøretøjer på hjul eller bæltter, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "kørekort": et elektronisk eller fysisk dokument, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke vilkår indehaveren har ret til at føre motorkøretøj
- 2) "fysisk kørekort": et kørekort i fysisk format udstedt i overensstemmelse med artikel 4
- 3) "mobilkørekort": et kørekort i digitalt format udstedt i overensstemmelse med artikel 5
- 4) "motorkøretøj": ethvert køretøj, som er forsynet med motor som drivkraft, og som kan køre på vej ved egen kraft, men som ikke kører på skinner

¹⁰ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

- 5) "tohjulet køretøj": et køretøj som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013¹¹
- 6) "trehjulet køretøj": et køretøj som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 168/2013
- 7) "let quadricykel": et køretøj som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra f), i forordning (EU) nr. 168/2013
- 8) "motorcykel": et tohjulet køretøj med eller uden sidevogn som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra c) og d), i forordning (EU) nr. 168/2013
- 9) "motordrevet tricykel": et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra e), i forordning (EU) nr. 168/2013
- 10) "bil": ethvert motorkøretøj, der normalt er indrettet til at benyttes til person- eller godstransport på vej eller til at trække køretøjer til person- eller godstransport på vej. Definitionen omfatter også trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning, og som ikke kører på skinner
- 11) "tung quadricykel": køretøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra g), i forordning (EU) nr. 168/2013
- 12) "frakendelse af førerretten": enhver afgørelse, der medfører inddragelse, annullation, begrænsning eller suspension af kørekortet eller førerretten for en fører af et motorkøretøj, og som ikke længere kan ankes. Foranstaltningen kan udgøre enten en primær, sekundær eller yderligere sanktion eller en sikkerhedsforanstaltning.

Artikel 3

EU-standardspecifikationer for kørekort og gensidig anerkendelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres nationale kørekort udstedes i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv og opfylder EU-standardspecifikationerne og andre kriterier i henhold til:
 - a) artikel 4 for så vidt angår fysiske kørekort
 - b) artikel 5 for så vidt angår mobilkørekort.
2. Medlemsstaterne sikrer, at fysiske kørekort og mobilkørekort, der udstedes til samme person, er indbyrdes fuldt ækvivalente, og angiver nøjagtig samme sæt rettigheder og vilkår, i henhold til hvilke den pågældende person har ret til at føre motorkøretøj.
3. Medlemsstaterne må ikke som forudsætning kræve, at ansøgeren er i besiddelse af et fysisk kørekort eller mobilkørekort, når de udsteder, erstatter, fornyer eller ombytter et kørekort i det andet format.
4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der som standard kun udstedes mobilkørekort. Indtil denne dato kan medlemsstaterne beslutte at udstede mobilkørekort.
5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

6. De kørekort, som medlemsstaterne udsteder, anerkendes gensidigt.
7. Uanset stk. 6 anerkender medlemsstaterne kun gensidigt mobilkørekort, der er udstedt efter den [vedtagelsesdato + 3 år] i overensstemmelse med artikel 5. Mobilkørekort, der er udstedt før denne dato, men som opfylder kravene i artikel 5, anerkendes gensidigt efter denne dato.

Artikel 4

Fysiske kørekort

1. Medlemsstaterne udsteder fysiske kørekort på grundlag af de EU-standardspecifikationer, der er fastsat i bilag I, del A1.
2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå risiko for, at kørekort forfalskes, også for så vidt angår kørekort af ældre modeller udstedt inden dette direktivs ikrafttræden. De underretter Kommissionen herom.

Det fysiske kørekort skal sikres mod forfalskning ved hjælp af de EU-standardspecifikationer, der er fastsat i bilag I, del A2. Medlemsstaterne kan indføre yderligere sikkerhedselementer.

3. Når indehaveren af et gyldigt fysisk kørekort uden administrativ gyldighedsperiode får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, kan værtsmedlemsstaten to år efter den dato, hvor indehaveren har fået sædvanlig bopæl på dens område, anvende de administrative gyldighedsperioder, der er fastsat i artikel 10, stk. 2, ved at forny kørekortet.
4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar 2030 opfylder alle direktivets krav.
5. Medlemsstaterne kan beslutte at indføre et lagringsmedium (mikrochip) som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis dens nationale lovgivning vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud over, hvad der er anført i bilag I, del D.

Ved indførelse af mikrochippen som en del af det fysiske kørekort skal medlemsstaterne anvende de tekniske krav, der er fastsat i bilag I, del B. Medlemsstaterne kan indføre yderligere sikkerhedselementer.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om enhver afgørelse om at inkludere en mikrochip på det fysiske kørekort eller enhver ændring vedrørende en sådan afgørelse senest tre måneder efter vedtagelsen heraf. Medlemsstater, der allerede har indført en mikrochip på deres fysiske kørekort, underretter Kommissionen herom senest tre måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

6. Hvis mikrochippen ikke indføres som en del af det fysiske kørekort, kan medlemsstaterne også beslutte i det hertil afsatte felt at trykke en QR-kode på de fysiske kørekort, som de udsteder. QR-koden skal gøre det muligt at kontrollere ægtheden af de oplysninger, der er anført på det fysiske kørekort.
7. Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere de oplysninger, der er anført på det fysiske kørekort, ikke opbevares af kontrollanten, og at den myndighed, der har udstedt kørekortet, ikke underrettes om kontrolprocessen.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser om de interoperabilitetslementer og sikkerhedsforanstaltninger, der skal overholdes i forbindelse med QR-koder, der er trykt på fysiske kørekort. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

Senest tre måneder efter vedtagelsen af en foranstaltning om at indføre en QR-kode på det fysiske kørekort eller enhver ændring af en sådan foranstaltning underretter medlemsstaterne Kommissionen herom.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af bilag I, del A, B og D, for at tage hensyn til den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling.

Artikel 5

Mobilkørekort

1. Medlemsstaterne udsteder mobilkørekort på grundlag af de EU-standardspecifikationer, der er fastsat i bilag I, del C.
2. Medlemsstaterne sørger for at stille elektroniske applikationer, der indføres for mobilkørekort med henblik på at gøre det muligt at kontrollere kørekortindehaverens førerrettigheder, gratis til rådighed for personer, der har sædvanlig bopæl på deres område, eller for personer, der på anden måde har ret til at være i besiddelse af et af dem udstedt mobilkørekort.

Disse applikationer skal baseres på den europæiske digitale ID-tegnebog, som udstedes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014¹².

3. Medlemsstaterne offentliggør og ajourfører regelmæssigt listen over tilgængelige elektroniske applikationer, der oprettes og vedligeholdes med henblik på denne artikel.

Medlemsstaterne sikrer, at de elektroniske applikationer ikke indeholder eller — ved anvendelse af en pointer — ikke stiller flere data til rådighed end dem, der er omhandlet i bilag I, del D.

4. Medlemsstaterne stiller de oplysninger, der er nødvendige for at få adgang til de nationale systemer, der er omhandlet i bilag I, del C, og som anvendes til kontrol af mobilkørekort, til rådighed og holder hinanden regelmæssigt underrettet herom.

Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere mobilkørekortindehaverens førerrettigheder, ikke opbevares af kontrollanten, og at den kørekortudstedende myndighed kun behandler de oplysninger, der modtages som led i underretningen, med det formål at besvare kontrolanmodningen.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen listen over relevante godkendte nationale systemer til udstedelse af data og pointere i forbindelse med mobilkørekort. Kommissionen stiller listen over sådanne nationale systemer i medlemsstaterne til rådighed for offentligheden via en sikker kommunikationsforbindelse og i en

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

elektronisk underskrevet eller forseglet form, der egner sig til automatiseret behandling.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af bilag I, del C, for at tage hensyn til den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling.
7. Senest den [vedtagelsesdato + 18 måneder] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen med nationale systemer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

Artikel 6

Kørekortkategorier

1. Kørekortet giver ret til at føre følgende kategorier af motorkøretøjer:
 - a) knallerter:
kategori AM:
 - tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)
 - lette quadricykler
 - b) motorcykler og motordrevne tricykler:
 - i) kategori A1:
 - motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm³, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg
 - motordrevne tricykler med en maksimal effekt på 15 kW
 - ii) kategori A2:
 - motorcykler med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end 70 kW
 - iii) kategori A:
 - motorcykler
 - motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW
 - c) biler:
 - i) kategori B1:
 - tunge quadricykler.
Kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, kræves der kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer;
medlemsstaterne kan også beslutte at indføre denne kategori udelukkende for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, første afsnit, litra c), og på de

betingelser, der er fastsat i nævnte stykke. Hvis en medlemsstat beslutter at gøre dette, anfører den dette på kørekortet ved anvendelse af EU-kode 60.03

ii) kategori B:

- biler med en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren
- til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer kan der til biler af denne kategori kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 4 250 kg. Vejer en sådan enhed mere end 3 500 kg, skal medlemsstaterne i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V fastsætte, at enheden kun må føres efter:

- en afsluttet uddannelse heri eller
- en bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne kan også kræve både uddannelse og bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne angiver retten til at føre sådanne enheder på kørekortet ved hjælp af den relevante EU-kode, der er anført i bilag I, del E

iii) kategori BE:

- med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn, hvor påhængs- eller sættevognens tilladte totalmasse ikke overstiger 3 500 kg

iv) kategori C1:

- biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren.
- Til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

v) kategori C1E:

- med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C1 og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg
- med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

vi) kategori C:

- biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befording af højst otte personer foruden føreren.
 - Til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg
 - vii) kategori CE:
 - med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg
 - viii) kategori D1:
 - biler, der er konstrueret og fremstillet til befording af højst 16 personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.
 - Til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg
 - ix) kategori D1E:
 - med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg
 - x) kategori D:
 - biler, der er konstrueret og fremstillet til befording af over otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg
 - xi) kategori DE:
 - med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg.
2. Med forudgående samtykke fra Kommissionen, som vurderer den foreslåede foranstaltningens indvirkning på trafiksikkerheden, kan medlemsstaterne undtage visse specifikke typer motorkøretøjer, herunder specialkøretøjer til personer med handicap, fra anvendelsen af denne artikel.

Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom.

Artikel 7

Aldersgrænser

1. Aldersgrænsen for udstedelse af kørekort er følgende:
 - a) 16 år for kategori AM, A1 og B1
 - b) 18 år for kategori A2, B, BE, C1 og C1E

- c) for så vidt angår kategori A:
 - i) 20 år for motorcykler. Retten til at føre motorcykel i denne kategori er dog betinget af, at vedkommende person har mindst to års erfaring som fører af motorcykel på grundlag af et kategori A2-kørekort. Kravet om to års erfaring kan dog fraviges, hvis ansøgeren er fyldt 24 år
 - ii) 21 år for motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW
 - d) 21 år for kategori C, CE, D1 og D1E
 - e) 24 år for kategori D og DE.
2. Medlemsstaterne kan hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort:
- a) for kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år
 - b) for kategori B1 op til 18 år
 - c) for kategori A1 op til 18 år, forudsat at følgende betingelser begge er opfyldt:
 - i) der er to års forskel mellem aldersgrænsen for kategori A1 og aldersgrænsen for kategori A2
 - ii) der kræves mindst to års erfaring med motorcykler i kategori A2, før der kan gives tilladelse til at føre motorcykler i kategori A, jf. stk. 1, litra c), nr. i)
 - d) for kategori B og BE ned til 17 år.
3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen for kategori C til 18 år og for kategori D til 21 år for:
- a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden
 - b) køretøjer, der afprøves på vej i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.
4. Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2 og 3, er kun gyldige på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.
- Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.
5. Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:
- a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561
 - b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv
 - c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.
- Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561

godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.

Artikel 8

Vilkår og begrænsninger

1. Medlemsstaterne mærker kørekort, der udstedes til en person, som er underlagt et eller flere vilkår, i henhold til hvilke den pågældende person har ret til at føre køretøj. Med henblik herpå anvender medlemsstaterne de tilsvarende EU-koder, der er fastsat i bilag I, del E. De kan også anvende nationale koder i forbindelse med vilkår, der ikke er omfattet af bilag I, del E.

Når kørsel på grund af fysisk funktionsnedsættelse kun må ske i særlige typer køretøjer eller køretøjer, der er særligt indrettet til at kompensere for en sådan funktionsnedsættelse, skal den i artikel 10, stk. 1, omhandlede prøve i færdigheder og adfærd foregå i et sådant køretøj.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af bilag I, del E, for at tage hensyn til den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling.

Artikel 9

Trinvis erhvervelse og ækvivalens mellem kategorier

1. Kørekort til kategori BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B.
2. Gyldigheden af et kørekort fastsættes således:
 - a) kørekort til kategori C1E, CE, D1E eller DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af kategori BE
 - b) kørekort til kategori CE giver ret til at føre køretøjer af kategori DE, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D
 - c) kørekort til kategori C1E eller CE giver ret til at føre køretøjer af kategori D1E, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D1
 - d) kørekort til kategori CE og DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af henholdsvis kategori C1E og D1E
 - e) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM
 - f) kørekort til kategori A2 gælder også for kategori A1
 - g) kørekort til kategori A, B, C eller D giver ret til at føre henholdsvis kategori A1, A2, B1, C1 og D1

- h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF¹³, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
3. Medlemsstaterne kan fastsætte følgende ækvivalensregler for så vidt angår kørsel på deres område:
- a) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motordrevne tricykler; for så vidt angår motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW på betingelse af, at indehaveren af kategori B-kørekortet er fyldt 21 år
 - b) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motorcykler af kategori A1.

Den i første afsnit omhandlede ækvivalens anerkendes gensidigt af de medlemsstater, der har godkendt den.

Medlemsstaterne anvender udelukkende de relevante EU-koder, der er anført i bilag I, del E, til på kørekortet at angive, at indehaveren har ret til at føre de i første afsnit omhandlede køretøjer.

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om den i første afsnit omhandlede ækvivalens, der er indrømmet på deres område, herunder de nationale koder, der kan have været anvendt inden dette direktivs ikrafttræden. Kommissionen stiller disse oplysninger til rådighed for medlemsstaterne med henblik på at lette anvendelsen af dette stykke.

4. Medlemsstaterne kan tillade kørsel på deres område med følgende kategorier af køretøjer:
- a) køretøjer af kategori D1 med en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, heri ikke iberegnet specialiseret udstyr bestemt til transport af passagerer med handicap, for førere, som er fyldt 21 år, og som har haft kørekort til kategori B i mindst to år efter første udstedelse af et sådant kørekort, forudsat at kørslen finder sted i socialt øjemed for en ikkekommerciel organisation, og uden at føreren modtager vederlag herfor
 - b) køretøjer med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg for førere, som er fyldt 21 år, og som har haft kørekort til kategori B i mindst to år efter første udstedelse af et sådant kørekort, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) disse køretøjer anvendes kun stationært til instruktions- eller rekreativ formål
 - ii) de anvendes i socialt øjemed af en ikkekommerciel organisation
 - iii) de er ændret således, at de ikke kan tjene til befordring af mere end ni personer eller til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige for det relevante formål

¹³ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej-køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

- c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der fysisk er begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori B1.

Medlemsstaterne anvender udelukkende de relevante nationale koder til på kørekortet at angive, at indehaveren har ret til at føre de i første afsnit, litra a) og b), omhandlede køretøjer.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om enhver tilladelse givet i henhold til dette stykke.

Artikel 10

Udstedelse, gyldighedsperiode og fornyelse

1. Udstedelse af kørekort er betinget af:
 - a) at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd samt en teoretisk prøve og opfylder minimumskravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag II og III
 - b) at ansøgere til kategori AM består en teoretisk prøve alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

For trehjulede køretøjer og quadricykler af denne kategori kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd. Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet
 - c) at ansøgere om kørekort til kategori A2 eller kategori A, som opfylder kravet om mindst to års erfaring med en motorcykel i henholdsvis kategori A1 eller A2, enten har:
 - i) bestået en prøve i færdigheder og adfærd alene, eller
 - ii) gennemført en uddannelse som omhandlet i bilag VI
 - d) at ansøgeren har gennemført en uddannelse eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd eller har gennemført en uddannelse og bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bilag V, for så vidt angår kategori B med henblik på at føre et sammenkoblet køretøj, jf. artikel 6, stk. 1, litra c), nr. ii), tredje afsnit
 - e) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.
2. Varigheden af den administrative gyldighedsperiode for kørekort udstedt af medlemsstaterne er som følger:
 - a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE
 - b) fem år for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.

Når et kørekort fornyes, kan der udløses en ny administrativ gyldighedsperiode for en eller flere andre kategorier, som indehaveren har førerret til, for så vidt dette er i overensstemmelse med betingelserne i dette direktiv.

Den mikrochip eller QR-kode, der er omhandlet i henholdsvis artikel 4, stk. 5, og artikel 4, stk. 6, er ikke en forudsætning for, at kørekortet er gyldigt. En mistet, ulæselig eller på anden måde beskadiget mikrochip eller QR-kode har ingen indvirkning på kørekortets gyldighed.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode for kørekort, der udstedes til nye førere, jf. artikel 15, stk. 1, for en hvilken som helst kategori med henblik på at lade særlige foranstaltninger gælde for sådanne førere med det formål at forbedre trafikikkerheden.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der skønnes at være behov for hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder begrænsninger som følge af trafikforseelser.

Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Medlemsstaterne kan afkorte den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i dette stykke, for kørekort til personer, der har fået midlertidig opholdstilladelse, eller som nyder midlertidig beskyttelse eller behørig beskyttelse i henhold til national lovgivning på deres område. Med henblik herpå skal denne begrænsede administrative gyldighedsperiode være lig med eller kortere end den administrative gyldighed af den midlertidige opholdstilladelse eller af den midlertidige beskyttelse eller behørig beskyttelse.

3. Fornyelse af et kørekort ved udløbet af den administrative gyldighedsperiode er både betinget af:
 - a) at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, til enhver tid er opfyldt
 - b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder på tidspunktet for indgivelse af ansøgningen.
4. I krisetilfælde kan medlemsstaterne forlænge den administrative gyldighedsperiode for kørekort, som ellers ville udløbe, med højst seks måneder. Forlængelsen kan fornyes, hvis krisen varer ved.

En sådan forlængelse skal behørigt begrundes og straks meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør straks disse oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*. Medlemsstaterne anerkender gyldigheden af kørekort, hvis administrative gyldighedsperiode er blevet forlænget i henhold til dette stykke.

Hvis en krise berører flere medlemsstater, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at forlænge den administrative gyldighedsperiode for alle eller visse kategorier af kørekort, som ellers ville udløbe. Denne forlængelse må ikke overstige seks måneder og kan fornyes, hvis krisen varer ved. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 3.

Hvis en medlemsstat ikke er og sandsynligvis ikke vil blive berørt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny kørekort som følge af den i tredje afsnit

omhandlede krise, eller har truffet passende nationale foranstaltninger til afbødning af krisens konsekvenser, kan den pågældende medlemsstat beslutte ikke at gøre brug af den forlængelse, der blev indført ved den i tredje afsnit omhandlede gennemførelsesretsakt, efter først at have underrettet Kommissionen herom. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

I dette stykke forstås ved en krise en usædvanlig, uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, og som har betydelige direkte eller indirekte konsekvenser for vejtransportområdet, og som også forhindrer eller i væsentlig grad forringer kørekortindehaveres eller relevante nationale myndigheders mulighed for at gennemføre de nødvendige procedurer for fornyelse af kørekort.

5. Med forbehold af de nationale straffelove og -bestemmelser kan medlemsstaterne ved udstedelsen af kørekort anvende deres nationale bestemmelser vedrørende andre betingelser end de i dette direktiv omhandlede. De underretter Kommissionen herom.
6. Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.

Kommissionen vedtager senest den [vedtagelsesdato + 18 måneder] gennemførelsesretsakter, der fastsætter indholdet af den i punkt 3 i bilag III omhandlede selvevaluering, og som omfatter alle de i nævnte bilag anførte medicinske funktionsnedsættelser. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

7. Ingen person må være indehaver af mere end ét fysisk kørekort. En person kan dog være indehaver af flere mobilkørekort, forudsat at disse er udstedt af den samme medlemsstat.

Ingen må være i besiddelse af kørekort udstedt af mere end én medlemsstat.

En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis den konstaterer, at ansøgeren i forvejen har et kørekort udstedt af en anden medlemsstat.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på anvendelsen af tredje afsnit. De nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller udskiftning af et kørekort er at forhøre sig hos andre medlemsstater, når der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen. Med henblik herpå anvender medlemsstaterne det i artikel 19 omhandlede EU-kørekortnetværk.

Med forbehold af artikel 3, stk. 6, skal en medlemsstat, når den udsteder et kørekort, med fornøden omhu sikre, at personen opfylder kravene i stk. 1 i nærværende artikel, og anvende de nationale bestemmelser om annullation eller inddragelse af kørekortet eller førerretten, hvis det konstateres, at kørekortet er udstedt, uden at kravene er opfyldt.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af bilag II, III, V og VI for at tage hensyn til den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling.

Artikel 11

Ombytning og erstatning af kørekort udstedt af medlemsstaterne

1. Når indehaveren af et gyldigt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan vedkommende anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, skal kontrollere, hvilken kategori det hidtidige kørekort er gyldigt til.
2. Med forbehold af overholdelsen af territorialprincippet i straffelove og -bestemmelser kan bopælsmedlemsstaten på indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, anvende sine nationale bestemmelser vedrørende begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten og om nødvendigt med henblik herpå ombytte dette kørekort.
3. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, tilbagesender det gamle kørekort til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, med oplysning om årsagen hertil.
4. Hvis et kørekort er gået tabt eller er blevet stjålet, kan et andet kun udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren har sin sædvanlige bopæl. Disse myndigheder foretager udstedelsen på grundlag af de oplysninger, som de ligger inde med, eller eventuelt på grundlag af en attestation fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har udstedt det oprindelige kørekort.

Artikel 12

Ombytning af kørekort udstedt af tredjelande

1. Hvis der i en medlemsstat er bestemmelser for ombytning af et kørekort, der er udstedt af et tredjeland, til en indehaver, der har fået sædvanlig bopæl på dens område, ombytter denne medlemsstat kørekortet i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.
2. Hvis en medlemsstat ombytter et kørekort, der er udstedt af et tredjeland, som ikke har været genstand for en gennemførelsesafgørelse som omhandlet i stk. 7, skal en sådan ombytning registreres på det kørekort, som den pågældende medlemsstat udsteder, ved at anføre den relevante kode i bilag I, del E, hvilket også gælder for enhver efterfølgende fornyelse eller erstatning. Hvis indehaveren af det pågældende kørekort flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan denne anden medlemsstat undlade at anvende princippet om gensidig anerkendelse, jf. artikel 3, stk. 6.

Ved en sådan udveksling anvender medlemsstaterne bestemmelserne i deres nationale lovgivning på de betingelser, der er fastsat i dette stykke.
3. Hvis kørekortet er udstedt i en kategori og af et tredjeland, der har været genstand for en gennemførelsesafgørelse som omhandlet i stk. 7, registreres en sådan ombytning ikke på det af den pågældende medlemsstat udstedte kørekort. I disse tilfælde ombytter medlemsstaterne kørekortet i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i den relevante gennemførelsesafgørelse.
4. Når et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat, er blevet ombyttet med et kørekort udstedt af et tredjeland, skal medlemsstaterne ikke kræve opfyldelse af andre supplerende betingelser end dem, der er fastsat i artikel 10, stk. 3, litra a), eller

registrere yderligere oplysninger med henblik på ombytning af dette kørekort med et kørekort, som de har udstedt, for så vidt angår kategorierne af det oprindelige kørekort.

I den i første afsnit omhandlede situation, hvor en ansøger anmoder om ombytning af et kørekort, der også gælder for kategorier, for hvilke vedkommende har erhvervet førerret i et tredjeland, gælder følgende regler:

- a) hvis kørekortet var udstedt i en kategori og af et tredjeland, der har været genstand for en gennemførelsesafgørelse som omhandlet i stk. 7, finder stk. 3 anvendelse
 - b) hvis der ikke foreligger en sådan gennemførelsesafgørelse, finder stk. 2 anvendelse.
5. De i stk. 2, 3 og 4 omhandlede ombytninger kan kun ske, hvis det kørekort, der er udstedt af tredjelandet, afleveres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der foretager ombytningen.
6. Kommissionen kan fastslå, at et tredjeland har rammer for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens, og som gør det muligt at ombytte kørekort udstedt af dette tredjeland uden at registrere en sådan ombytning på de af medlemsstaterne udstedte kørekort, om nødvendigt efter opfyldelsen af visse forud fastsatte betingelser.

Hvis Kommissionen fastslår dette for et tredjeland, kan den vurdere tredjelandets rammer for vejtransport i samarbejde med medlemsstaterne. Medlemsstaterne har seks måneder til at afgive udtalelse om de gældende rammer for vejtransport i det pågældende tredjeland. Kommissionen fortsætter vurderingen, når den har modtaget udtalelse fra alle medlemsstater, eller når fristen for fremsendelse af udtalelserne er udløbet, alt efter hvilken dato der er den seneste.

Ved vurderingen af de gældende rammer for vejtransport i et tredjeland tager Kommissionen som minimum hensyn til følgende elementer:

- a) de gældende kørekortkrav, f.eks. klassificering af kørekortkategorier, alderskrav, krav til og betingelser for uddannelse og køreprøver samt helbredskrav for udstedelse af kørekort
 - b) hvorvidt tredjelandet udsteder mobilkørekort og i givet fald de gældende tekniske og strukturelle oplysninger for driften af systemet
 - c) i hvilket omfang der er forfalskede kørekort i omløb, og hvilke foranstaltninger der er truffet for at forhindre forfalskning af kørekort
 - d) den administrative gyldighedsperiode for de kørekort, der er udstedt af tredjelandet
 - e) trafikforholdene i tredjelandet, og om de er sammenlignelige med trafikforholdene på vejnettet i Unionen
 - f) trafiksikkerheden i tredjelandet.
7. Kommissionen kan efter at have foretaget den i stk. 6 omhandlede vurdering og ved hjælp af gennemførelsesafgørelser beslutte, at et tredjeland har indført en ramme for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens, og at kørekort udstedt af det pågældende tredjeland derfor kan ombyttes,

uden at en sådan ombytning registreres på det kørekort, der er udstedt af en medlemsstat.

Gennemførelsesafgørelsen skal som minimum omfatte:

- a) de i artikel 6 omhandlede kørekortkategorier, for hvilke der kan foretages ombytning uden at registrere det på det af en medlemsstat udstedte kørekort
- b) de datoer for udstedelse af tredjelandskørekort, fra hvilke der kan foretages ombytning uden at registrere det på det af en medlemsstat udstedte kørekort
- c) eventuelle generelle betingelser, der skal opfyldes med henblik på at kontrollere ægtheden af det officielle dokument, der skal udveksles
- d) alle generelle betingelser, som ansøgeren skal opfylde for at påvise overensstemmelse med de helbredskrav, der er fastsat i bilag III, forud for ombytningen.

Hvis det på grund af ansøgerens kørekort ikke er muligt at overholde dette stykkes andet afsnit, litra a) eller b), kan medlemsstaterne beslutte at ombytte kørekortet i overensstemmelse med stk. 2. Hvis ansøgeren ikke er i stand til at overholde dette stykkes andet afsnit, litra c) eller d), skal medlemsstaterne nægte at ombytte kørekortet. Eventuelle yderligere betingelser, som gennemførelsesafgørelsen måtte indeholde, skal give mulighed for enten at anvende medlemsstatens nationale bestemmelser i overensstemmelse med stk. 2 eller at nægte ombytning af kørekortet, hvis ansøgeren ikke overholder de pågældende betingelser.

Gennemførelsesafgørelserne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

8. Den i stk. 7 omhandlede gennemførelsesafgørelse skal indeholde bestemmelser om regelmæssig revision, mindst hvert fjerde år, af trafiksikkerhedssituationen i det pågældende tredjeland. Afhængigt af konklusionerne af revisionen skal Kommissionen opretholde, ændre eller suspendere i det omfang, det er nødvendigt, eller ophæve den i stk. 7 omhandlede gennemførelsesafgørelse.
9. Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende* og på sit websted en liste over de tredjelande, der har været genstand for en gennemførelsesafgørelse i henhold til stk. 7, og offentliggør i overensstemmelse hermed alle relevante ændringer, der er foretaget i overensstemmelse med stk. 9.
10. Kommissionen opretter et vidensnetværk med henblik på at samle, behandle og formidle viden og oplysninger om bedste praksis for integration af udenlandske erhvervschauffører i det indre marked. Netværket skal omfatte relevante myndigheder i medlemsstaterne, ekspertisecentre, universiteter og forskere, arbejdsmarkedets parter og andre relevante aktører i vejtransportsektoren.

Artikel 13

Virkninger af en begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten eller kørekortet

1. En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er begrænset, suspenderet, inddraget eller annulleret i en anden medlemsstat.
2. En medlemsstat skal nægte at anerkende gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til en person, hvis kørekort eller førerret er

begrænset, suspenderet, inddraget eller annulleret på førstnævnte medlemsstats område.

3. Et kørekort eller en førerret anses for at være begrænset, suspenderet, inddraget eller annulleret i henhold til denne artikel, så længe den pågældende endnu ikke opfylder enhver af de betingelser, som pålægges af en medlemsstat, og som vedkommende skal opfylde for at kunne generhverve sin førerret eller sit kørekort eller for at kunne ansøge om et nyt.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, de pålægger indehaveren, for at denne kan generhverve sin førerret eller sit kørekort eller ansøge om et nyt, er forholdsmæssige og ikkediskriminerende for indehavere af kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, og at de ikke i sig selv fører til, at der på ubestemt tid nægtes udstedelse af et kørekort eller anerkendelse af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat.

4. Intet i denne artikel skal forstås således, at det forhindrer medlemsstaterne i at forbyde en person at føre motorkøretøj på deres område på ubestemt tid uden at give vedkommende mulighed for at generhverve sin førerret eller sit kørekort eller ansøge om et nyt, når dette er begrundet i vedkommendes adfærd.

Hvis en medlemsstat i overensstemmelse med dette stykke har indført et kørselsforbud på ubestemt tid, kan denne medlemsstat nægte at anerkende gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, på sit respektive område på ubestemt tid. Uanset stk. 1 kan andre medlemsstater efter samråd med den medlemsstat, der har indført kørselsforbuddet på ubestemt tid, udstede et kørekort til en sådan person.

Artikel 14

Ledsaget kørsel

1. Uanset artikel 7, stk. 1, litra b) hhv. d), udsteder medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, kørekort til kategori B og C med EU-kode 98.02, jf. bilag I, del E, til ansøgere, der er fyldt 17 år.
2. Indehavere af et kørekort med EU-kode 98.02, der ikke er fyldt 18 år, må kun føre motorkøretøj, hvis de ledsages af en person, der:
 - a) er mindst 25 år gammel
 - b) er indehaver af et kørekort i den relevante kategori udstedt for mere end fem år siden
 - c) ikke har været frataget førerretten inden for de seneste fem år
 - d) ikke har været genstand for en afgørelse på det strafferetlige område som følge af en trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse
 - e) hvis der er tale om køretøjer i kategori C, har de kvalifikationer og den uddannelse, der er fastsat i direktiv (EU) 2022/2561.
3. Medlemsstaterne kan kræve identifikation af de ledsagende personer, der er omhandlet i stk. 2, for at sikre overholdelse af denne artikel. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af mulige ledsagende personer.

4. Medlemsstaterne kan anvende yderligere betingelser for udstedelse af et kørekort med EU-kode 98.02 for ansøgere, der ikke er fyldt 18 år. De underretter Kommissionen herom. Kommissionen stiller disse oplysninger til rådighed for offentligheden.

Artikel 15

Prøveperiode

1. Indehaveren af et kørekort til en bestemt kategori, der er udstedt for første gang, betragtes som ny fører og er underlagt en prøveperiode på mindst to år.
2. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for nye førere, der kører med et alkoholindhold i blodet på over 0,0 g/ml, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
3. Medlemsstaterne kan fastsætte supplerende regler, der finder anvendelse på deres område, for nye førere i prøveperioden for at forbedre trafiksikkerheden. De underretter Kommissionen herom.
4. Medlemsstaterne anfører EU-kode 98.01, jf. bilag I, del E, på kørekort, der er udstedt i en prøveperiode.
5. En prøveperiode finder ikke anvendelse på førere, der erhverver kørekort til kategori A2 eller A i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, litra c).

Artikel 16

Køreprøvesagkyndige

1. Køreprøvesagkyndige skal opfylde mindstekravene i bilag IV.
Køreprøvesagkyndige, der arbejder som sådanne inden 19. januar 2013, skal kun opfylde kravene til kvalitetssikring og regelmæssig efteruddannelse.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af bilag IV for at tage hensyn til den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling.

Artikel 17

Sædvanlig bopæl

1. I dette direktiv forstås ved "sædvanlig bopæl" det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervmæssige tilknytning, eller, når der er tale om en person uden erhvervmæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.
Sædvanlig bopæl for en person, hvis erhvervmæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det

sted, hvortil de pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Denne sidste betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en medlemsstat med henblik på udførelse af en arbejdsopgave af bestemt varighed. Universitetsophold eller skolegang medfører ikke ændring af den sædvanlige bopæl.

2. Med henblik på artikel 10, stk. 3, litra b), og artikel 11, stk. 4, anses sædvanlig bopæl for personalet ved Unionens eller dens medlemsstaters diplomatiske tjenester eller for de af deres familiemedlemmer, der udgør en del af deres husstand, for at være området tilhørende de medlemsstater, der har udstedt de fornyede eller erstattede kørekort.

I denne artikel forstås ved "Unionens diplomatiske tjenester" tjenestemænd fra relevante tjenestegrene i Generalsekretariatet for Rådet og Kommissionen samt udstationeret personale fra medlemsstaternes nationale diplomatiske tjenester og enhver anden ansat eller kontrahent, der arbejder for Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer inden for repræsentation udadtil, og som for at kunne udføre deres kontraktlige opgaver skal opholde sig i mindst 181 dage på et eller flere tredjelandes område i løbet af et kalenderår.

3. Hvis indehaveren af et kørekort ikke kan bevise, at vedkommende har sin sædvanlige bopæl i en given medlemsstat i henhold til stk. 1, kan indehaveren som en sidste udvej få sit kørekort fornyet i den medlemsstat, der oprindeligt udstedte kørekortet.
4. Uanset artikel 10, stk. 1, litra e), og med særligt henblik på den første udstedelse af et kørekort til kategori B kan en ansøger, hvis bopælsmedlemsstat er en anden end den medlemsstat, hvor vedkommende er statsborger, få sit kørekort udstedt af sidstnævnte medlemsstat, hvis bopælsmedlemsstaten ikke giver mulighed for at bestå de teoretiske eller praktiske prøver på et af de officielle sprog i den medlemsstat, hvor vedkommende er statsborger, eller med en tolk.

Artikel 18

Ækvivalens mellem kørekort, der ikke følger EU-standardmodellen

1. Medlemsstaterne anvender den ækvivalens, der er fastsat i Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1945¹⁴, mellem rettigheder, som er tildelt inden den 19. januar 2013, og de kategorier, der er anført i artikel 6 i dette direktiv.
2. Enhver førerret, som er tildelt inden 19. januar 2013, ophæves ikke og berøres ikke på nogen måde af bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 19

Gensidig bistand

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler oplysninger om de kørekort, de har udstedt, ombyttet, erstattet, fornyet, begrænset, suspenderet, inddraget, annulleret eller trukket tilbage, og om de frakendelser af førerretten, som de har pålagt eller planlægger at pålægge, og rådfører sig med

¹⁴ Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1945 af 14. oktober 2016 om ækvivalens mellem kategorier af kørekort (EUT L 302 af 9.11.2016, s. 62).

hinanden for at kontrollere, om en person, der ansøger om et kørekort, ikke har fået frakendt førerretten i nogen medlemsstat. De benytter det EU-kørekortnetværk, der er oprettet til disse formål.

2. Medlemsstaterne kan også benytte EU-kørekortnetværket til udveksling af oplysninger med henblik på:
 - a) at gøre det muligt for deres myndigheder at kontrollere gyldigheden og ægtheden af et kørekort i forbindelse med vejkontrol eller som led i foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning
 - b) at lette efterforskning med henblik på at identificere den ansvarlige person for trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413¹⁵
 - c) at forebygge, afsløre og efterforske strafbare handlinger som omhandlet i [HENVISNING TIL PRÜM II]
 - d) at håndhæve direktiv (EU) 2022/2561
 - e) at gennemføre og håndhæve [NYT DIREKTIV OM VIRKNINGERNE PÅ EU-PLAN AF VISSE FRAKENDELSER AF FØRERRETTEEN].
3. Adgangen til netværket skal være sikret. Netværket skal sørge for både synkron (i realtid) og asynkron udveksling af oplysninger og for afsendelse og modtagelse af sikrede beskeder, meddelelser og bilag.

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af, at de oplysninger, der udveksles via netværket, er ajourførte.

Medlemsstaterne må kun give de myndigheder, der er kompetente med henblik på stk. 1 og 2, adgang til netværket.
4. Medlemsstaterne bistår også hinanden ved gennemførelsen af mobilkørekortet, navnlig for at sikre gnidningsløs interoperabilitet mellem de applikationer og kontrolfunktioner, der er omhandlet i bilag I, del C.
5. For at sikre interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU-kørekortnetværket, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i denne forbindelse, vedtager Kommissionen senest den 6. juni 2026 gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere operationelle, grænseflademæssige og tekniske krav til EU-kørekortnetværket. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.
6. Medlemsstaterne kan samarbejde om håndhævelsen af enhver delvis begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten eller kørekortet, navnlig hvis de respektive foranstaltninger er begrænset til bestemte kørekortkategorier eller til visse medlemsstaters områder, navnlig gennem påtegninger på de kørekort, de har udstedt.

Artikel 20

Evaluering

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

Medlemsstaterne underretter hvert år Kommissionen om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort.

Senest den [ikrafttræden + 5 år] og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv, herunder dets indvirkning på trafiksikkerheden.

Artikel 21

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 8, og artikel 16, stk. 2, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [dato for direktivets ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 8, og artikel 16, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 8, og artikel 16, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra underretningen om den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 22

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et kørekortudvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke gennemførelsesretsakten, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 23

Ændring af direktiv (EU) 2022/2561

I artikel 5, stk. 2, i direktiv (EU) 2022/2561 tilføjes følgende som litra c):

"c) fra det fyldte 17. år føre køretøjer af kørekortkategori C, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, og kun på de betingelser, der er fastsat i artikel 14, stk. 2, i direktiv [HENVISNING TIL DETTE DIREKTIV]"

Artikel 24

Ændring af forordning (EU) 2018/1724

I bilag II til forordning (EU) 2018/1724 foretages følgende ændringer:

- a) i den anden kolonne, der tilhører rækken "Flytning", tilføjes følgende celle: "Erhvervelse og fornyelse af kørekort"
- b) i den tredje kolonne, der tilhører rækken "Flytning", tilføjes følgende celle: "Udstedelse, ombytning og erstatning af EU-kørekort".

Artikel 25

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdato + 2 år] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse bestemmelser fra den [vedtagelsesdato + 3 år].

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 26

Ophævelse

1. Direktiv 2006/126/EF ophæves med virkning fra den [vedtagelsesdato + 3 år].
Henvisninger til direktiv 2006/126/EF gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII.
2. Forordning (EU) nr. 383/2012 ophæves med virkning fra den [vedtagelsesdato + 3 år].
3. Henvisninger til forordning (EU) nr. 383/2012 gælder som henvisninger til bilag I, del B, til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII.

Artikel 27

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 28

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport, trafiksikkerhed

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁶⁶

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller omlægning af en eller flere foranstaltninger til en ny/anden foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

De generelle mål er at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed for personer.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

- Forbedre kørefærdigheder, viden og erfaring samt reducere og straffe farlig adfærd.
- Sikre tilstrækkelig fysisk og psykisk egnethed for førere i hele EU.
- Fjerne u hensigtsmæssige eller unødvendige hindringer for ansøgere og indehavere af kørekort.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Der forventes positive samfundsmæssige virkninger i form af virkninger for trafiksikkerheden og den frie bevægelighed for personer. Der skønnes omkring 1 153 reddede menneskeliv og 11 020 færre alvorligt tilskadede i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet ved at forbedre førernes færdigheder og viden og reducere antallet af førere på Unionens veje, der har en farlig adfærd, eller som er medicinsk uegnede til at køre. Målt i penge anslås faldet i de eksterne omkostninger ved ulykker til ca. 7,1 mia. EUR udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050 i

⁶⁶ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

forhold til referencescenariet. Desuden forventes foranstaltningerne at fjerne uberettigede eller unødvendige hindringer for opnåelse, anerkendelse eller fornyelse af kørerettigheder. Dette gælder navnlig for personer med bopæl i Den Europæiske Union og indehavere af udenlandske kørekort, der er erhvervet i en anden medlemsstat end det land, hvor de er statsborgere, førere af varevogne og autocampere, der anvender alternative brændstoffer, personer med sukkersyge og erhvervschauffører.

Endelig forventes der positive virkninger for de offentlige myndigheder (omkostningsbesparelser på 4,8 mia. EUR), for den private sektor (omkostningsbesparelser på 1,5 mia. EUR) og for borgerne (omkostningsbesparelser på 6,6 mia. EUR) i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, navnlig som følge af den fuldstændige harmonisering af den administrative gyldighed og indførelsen af EU-mobilkørekort.

1.4.4. Resultatindikatorer

Da det generelle mål er at forbedre trafikikkerheden, vil den centrale indikator til måling af initiativets effekt være en reduktion af antallet af trafikdræbte og antallet af alvorligt tilskadekomne i ulykker, som føreren anses for at være en af årsagerne til. Med henblik herpå vil antallet af ulykker blive taget i betragtning samlet, og når visse betingelser er opfyldt (f.eks. dem, der kun vedrører ét køretøj, eller dem, hvor føreren var ny eller fysisk/mentalt uegnet til at føre motorkøretøj). Indikatoren skal også inddrage den generelle udvikling i trafikikkerheden og udviklingen i vejtrafikken og antallet af kørekort i hver medlemsstat (for at tage andre mulige faktorer i betragtning).

Hvad angår det andet generelle mål om at lette den frie bevægelighed for personer vil den centrale indikator for initiativets succes være en reduktion af antallet af klager og retssager i forbindelse med kørekortprocedurerne.

Indikatorerne for begge mål vil dog fortsat være relativt vanskelige at vurdere på grund af de mange underliggende årsager til ulykker, manglen på data og det lave antal klager og retssager i forbindelse med kørekortprocedurer.

Hvad angår målet om at forbedre kørefærdigheder, viden og erfaring og reducere og straffe farlig adfærd vil effekten blive målt på, hvorvidt de standarder for færdigheder, viden og prøveperiode, der skal opfyldes ved første udstedelse af et kørekort, harmoniseres, og hvorvidt farlig adfærd straffes uafhængigt af lovovertræderens bopæl.

Hvad angår "egnethed til at føre motorkøretøj" vil effekten blive målt ud fra den andel af førere, som afhængigt af helbredstilstand og alder regelmæssigt underkastes lægeundersøgelse. For at fjerne hindringer, der påvirker ansøgere og indehavere af kørekort, vil antallet af medlemsstater, der udsteder mobilkørekort og/eller anerkender EU's mobilkørekort, være en målestok for succes samt et lavt antal klager og retssager, hvor sædvanlig bopæl udgør en hindring for anerkendelsen af eksisterende førerrettigheder.

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af flere foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. Fem år efter udløbet af gennemførelsesperioden for den lovgivningsmæssige retsakt bør Kommissionens

tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

Etablerede overvågningsinstrumenter (f.eks. CARE-databasen) vil blive anvendt til at overvåge sammenhængen mellem trafikulykker og kørekort. Indberetningen vil omfatte oplysninger om antallet af ulykker med kvæstelser og/eller dødsfald samt om de involverede førere, f.eks. deres alder, gyldighed af og udstedelsesdato for deres kørekort og resultaterne af deres stof-/alkoholtest. For i videst muligt omfang at adskille virkningerne af det reviderede direktiv fra andre faktorer vil der blive hentet statistikker over antallet af udstedte kørekort fra medlemsstaterne. Dette bør gøre det muligt at vurdere den relative udvikling i trafiksikkerheden for de vigtigste grupper af førere, der er berørt af revisionen (f.eks. nye førere, førere med helbredsproblemer).

Kommissionen vil også fortsat udarbejde statistikker over brugen af det RESPER-netværk til udveksling af kørekortoplysninger, der er oprettet i henhold til artikel 15 i direktiv 2006/126/EF. Kommissionen kan også undersøge muligheden for at supplere disse oplysninger med statistikker udarbejdet af Eucaris, der er den applikation, som flere medlemsstater anvender til at tilslutte sig RESPER.

Hvad angår interoperabiliteten af EU's mobilkørekort vil en særlig arbejdsgruppe under det udvalg, der er nedsat i henhold til direktivets artikel 21, overvåge fremskridtene med henblik på at identificere og løse potentielle problemer.

Kommissionen vil også opfordre medlemsstaterne til at dele statistikker fra nationale registre, således som det er gjort inden for rammerne af støtteundersøgelsen til denne konsekvensanalyse, om antallet af udstedte kørekort pr. kategori, pr. køn og pr. aldersgruppe.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

Nærværende EU-initiativ er det fjerde i rækken af EU-regler om kørekort (første gang indført i 1980 ved direktiv 80/1263/EØF)⁶⁷. Disse regler bidrog til at reducere antallet af trafikdræbte med 61,5 % fra ca. 51 400 i 2001 til ca. 19 800 i 2021. Forbedringen af trafiksikkerheden har imidlertid ikke været så stor som nødvendigt.

For yderligere at reducere antallet af trafikdræbte og tilskadekomne på vejene i EU indeholder forslaget en række foranstaltninger såsom øget digitalisering, herunder indførelse af digitale kørekort, ajourføring af teknologiske fremskridt såsom automatiserede kørselssystemer og bæredygtighed. En af ændringerne som følge af elektrificeringen af den nuværende vognpark i Europa er, at automatiske gearkasser

⁶⁷

Det første direktiv om kørekort (direktiv 80/1263/EØF) indførte det allerførste sæt regler i EU med hensyn til harmonisering af de nationale kørekortordninger, navnlig med indførelsen af en EF-model for kørekort og den foreløbige definition af køretøjskategorier og med fastsættelsen af betingelser for udstedelse eller ombytning af kørekort i hele EU. Disse regler blev yderligere finjusteret og udvidet i det andet direktiv om kørekort (direktiv 91/439/EØF). Vigtigst af alt blev den gensidige anerkendelse af kørekort udstedt af medlemsstaterne indført, og der blev indført krav om en aldersgrænse for erhvervelse af kørekort. Direktiv 2006/126/EF blev vedtaget i december 2006 og er blevet ændret elleve gange mellem 2009 og 2020, hovedsagelig for at forbedre harmoniseringen af fælles standarder og krav og for at tilpasse det til den teknologiske udvikling.

vil blive normen i forbindelse med køretimer og -prøver med den deraf følgende ændring af kode 78-begrænsningen.

Uddannelseskravene ajourføres også, herunder ved hjælp af digitale midler, samt metoderne til at kontrollere og sikre tilstrækkelig egnethed til at føre motorkøretøj. Desuden overvejes det også at indføre en uddannelsesordning baseret på ledsaget kørsel, således at nye førere vil kunne køre et større antal kilometer, mens de er ledsaget, inden de får deres kørekort. Dette vil ikke påvirke aldersgrænsen for uledsaget kørsel, men det afspejler bedste praksis i flere medlemsstater.

Forslaget bygger også på erfaringerne fra flere medlemsstater med hensyn til prøveperiode, idet der indføres en tidsramme på to år, hvor nye førere underlægges strengere regler. Med forslaget forbedres også adgangen til kørekort for alle EU-borgere og tredjelandsstatsborgere, og der ses nærmere på løsninger, der giver medlemsstaterne yderligere mulighed for at reducere antallet af farlige førere på EU's veje.

1.5.2. *Merværdi*

Uden dette EU-indgreb ville samarbejdet om kørekort mellem medlemsstaterne blive sikret gennem bi- eller multilaterale aftaler, hvilket ville medføre større kompleksitet i kørekortssystemet og en større administrativ byrde for kørekortindehaverne. Desuden skyldes nogle af de resterende problemer i dag forskellig gennemførelse af direktivet i medlemsstaterne.

Førere kan også stå over for administrative problemer, når de rejser til medlemsstater, der ikke er kontraherende parter i Wienerkonventionen, f.eks. kravet om at være i besiddelse af et internationalt kørekort. Endelig skal indehavere af EU-kørekort, når de skifter bopæl i EU, erhverve et nyt kørekort, der er udstedt af deres nye bopælsland, enten via en administrativ ombytning eller ved at bestå køreprøven som enhver anden ansøger.

Desuden ville betingelserne for at erhverve et kørekort variere, hvilket ville føre til ulig behandling af EU-borgere og mindre effektivitet med hensyn til trafiksikkerhed.

1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Som nævnt i punkt 1.5.1 vil revisionen af direktivet om kørekort føre til vedtagelse af en fjerde retsakt om dette emne. De første tre direktiver har allerede bidraget væsentligt til at forbedre trafiksikkerheden og den frie bevægelighed for personer, hvilket har ført til mere kvalificerede og kyndige førere, der er bedre egnede til at føre motorkøretøj. Desuden er straffriheden for overtrædere af færdselsreglerne blevet mindsket med indførelsen af et fælles kørekort i EU og etableringen af RESPER-netværket.

1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Den foreslåede revision af direktivet om kørekort er i overensstemmelse med andre EU-instrumenter og relevante EU-politikker samt internationale forpligtelser (UNECE's konventioner om vejtrafik, nemlig Genève 1949 og Wien 1968). Direktivet regulerer førerrettigheder efter køretøjskategorier. Visse kategorier defineres ved henvisning til EU-regler, nemlig:

- Forordning (EU) nr. 168/2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler⁶⁸, der gør det muligt at identificere typer af knallerter, motorcykler, trehjulede motorcykler og quadricykler.
- Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik⁶⁹, der gør det muligt at identificere typer af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer

I direktivet fastsættes også aldersgrænser for kørekort til (fremtidige) erhvervschauffører, der er omfattet af direktiv (EU) 2022/2561 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej⁷⁰.

Desuden gælder reglerne om beskyttelse af personoplysninger også for udveksling af oplysninger om kørekort, navnlig:

- Forordning (EU) 2018/1725 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁷¹
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse)⁷² og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680⁷³.

Endelig vedtog Kommissionen den 3. juni 2021 et forslag⁷⁴ til revision af forordning (EU) nr. 910/2014⁷⁵ for så vidt angår fastlæggelse af en ramme for en europæisk digital identitet. Denne nye ramme indeholder grundelementer med relevans for mobilkørekort. Navnlig den elektroniske identitet og potentielt elementerne i den elektroniske tegnebog kan anvendes til at udvikle en interoperabel løsning for EU's mobilkørekort

For at sikre, at direktivet om kørekort er i overensstemmelse med de øvrige retlige instrumenter vedrørende aspekter af håndhævelsen af færdselsreglerne, er der udarbejdet en forhandlingspakke, som består af tre initiativer — ud over dette forslag til et nyt direktiv om kørekort indeholder den også et forslag til direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af

⁶⁸ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁷³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

⁷⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

oplysninger om trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og et forslag til direktiv om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten.

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

Engangsomkostningerne i 2025 og Kommissionens løbende tilpasningsomkostninger frem til 2050 vedrører hovedsagelig nedsættelsen af en ekspertgruppe, der skal give myndighederne mulighed for at udveksle oplysninger og bedste praksis vedrørende fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, og udvikling af et onlineuddannelsesprogram for alment praktiserende læger om egnethed til at føre motorkøretøj. Iværksættelsen af disse to initiativer kræver ikke yderligere menneskelige ressourcer.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

Ubegrænset varighed

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁷⁶

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

⁷⁶ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- □ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt.
- Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Gennemførelsen af forslaget kræver nedsættelse og opretholdelse af en ekspertgruppe, der skal give myndighederne mulighed for at udveksle oplysninger og bedste praksis vedrørende fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, og udvikling af et onlineuddannelsesprogram om egnethed til at føre motorkøretøj for alment praktiserende læger. Iværksættelsen af disse initiativer kræver ikke yderligere menneskelige ressourcer.

- De tilbagevendende tilpasningsomkostninger i perioden 2025-2028 som følge af nedsættelsen af ekspertgruppen, der skal gøre det muligt for myndighederne at udveksle oplysninger og bedste praksis vedrørende fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, anslås til 30 000 EUR om året.

- Der forventes ikketilbagevendende tilpasningsomkostninger (engangsomkostninger) på 80 000 EUR i 2025 som følge af oprettelsen og udviklingen af et onlinekursusprogram for alment praktiserende læger om egnethed til at føre motorkøretøj.

- De løbende tilpasningsomkostninger (ajourføring af onlineuddannelsesprogrammet for alment praktiserende læger om egnethed til at føre motorkøretøj) anslås til ca. 80 000 EUR hvert 5. år.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

De opgaver, der udføres direkte af GD MOVE, vil følge den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, som gennemføres i Kommissionen og forvaltningsorganerne, herunder rapporteres resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE.

I henhold til artikel 20 i direktivet om kørekort skal medlemsstaterne hvert år underrette Kommissionen om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort.

Kommissionen vil også vurdere, om medlemsstaterne gennemfører direktivet korrekt.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Det kontor i GD MOVE, der er ansvarligt for det politiske område, vil stå for gennemførelsen af direktivet.

Udgifterne vil blive afholdt ved direkte forvaltning under fuld anvendelse af finansforordningens bestemmelser. Kontrolstrategien for indkøb og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, operationel og finansiel kontrol af procedurerne (herunder — for udbud — en gennemgang foretaget af Det Rådgivende Udvalg for Indkøb og Kontrakter) samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser genstand for forudgående kontrol og, hvis det er nødvendigt, efterfølgende og finansiel kontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Med hensyn til gennemførelsen af opgaverne i forbindelse med oprettelsen af mekanismen er de konstaterede risici forbundet med anvendelsen af udbudsprocedurer: forsinkelser, datatilgængelighed, rettidige oplysninger til markedet osv. Disse risici er omfattet af finansforordningen og afbødes af det sæt interne kontroller, som GD MOVE anvender i forbindelse med indkøb af denne værdi.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

GD MOVE redegør i sin årlige aktivitetsrapport for omkostningerne ved kontrol af sine aktiviteter. Risikoprofilen og omkostningerne ved kontrol i forbindelse med indkøbsaktiviteter er i overensstemmelse med kravene.

Den ønskede budgetforhøjelse finder anvendelse på oprettelsen og vedligeholdelsen af en informationsplatform, hvor myndighederne kan udveksle oplysninger om fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, og på udviklingen af et (online) uddannelsesprogram for alment praktiserende læger. Hvad angår kontrolaktiviteterne

i forbindelse med de IT-systemer, der udvikles eller forvaltes af det direktorat, der er ansvarligt for forslaget, overvåger IT-styringsudvalget regelmæssigt direktoratets databaser og de fremskridt, der gøres, under hensyntagen til forenklingen og omkostningseffektiviteten af Kommissionens IT-ressourcer.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger vil finde anvendelse, navnlig:

- Udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiell og forvaltningsmæssig praksis. Alle aftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.).

- Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.

GD MOVE vedtog også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. Strategien bygger på Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig og en specifik risikovurdering, der foretages internt for at fastslå, hvilke områder der er mest sårbare over for svig, kortlægge de allerede indførte kontrolforanstaltninger og fastslå, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig.

De kontraktbestemmelser, der gælder for offentlige udbud, sikrer, at audit og kontrol på stedet kan foretages af Kommissionen, herunder OLAF, under anvendelse af de standardbestemmelser, som OLAF anbefaler.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁷⁷	fra EFTA-lande ⁷⁸	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁷⁹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
01	02.200401	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁷⁷ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁷⁸ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁷⁹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder. Det vil ikke være nødvendigt med ekstra bevillinger. De beløb, der er nødvendige for at finansiere projektet, vil blive omfordelt fra de bevillinger, der allerede er indgår i den officielle finansielle programmering under de specifikke budgetposter.

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	01	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	----	---

GD MOVE			År	År	År	År	I ALT
			2025	2026	2027	2028	2025-2028
○ Aktionsbevillinger							
Budgetpost ⁸⁰ 02.200401	Forpligtelser	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalinger	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					
	Betalinger	(2b)					
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁸¹							
Budgetpost		(3)					
Bevillinger I ALT	Forpligtelser	=1a+1b	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Ifølge den officielle budgetkontoplan.

⁸¹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

til GD MOVE		+3					
	Betalinger	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalinger	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)					
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <01> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalinger	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Hvis flere aktionsrelaterede udgiftsområder berøres af forslaget/initiativet, indsættes der et tilsvarende afsnit for hvert udgiftsområde

○ Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)							
	Betalinger	(5)							
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)							
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6							
	Betalinger	=5+6							

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	----------------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af Den Europæiske Unions almindelige budget (afsnittet om Kommissionen)), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		I ALT
GD: <.....>								
○ Menneskelige ressourcer								
○ Andre administrative udgifter								
I ALT GD <....>	Bevillinger							

Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År n ⁸²	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		I ALT
Bevillinger I ALT	Forpligtelser							

⁸² År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

under UDGFITSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Betalinger																		
---	------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ⁸³	Gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁸⁴ ...																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2 ...																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
I ALT																			

⁸³ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁸⁴ Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt/specifikke mål ..."

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁸⁵	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrative udgifter							
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7⁸⁶ i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

I ALT							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁸⁵ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

⁸⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
O·Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
O Eksternt personale (i årsværk)⁸⁷							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	- i hovedsædet						
	- i delegationer						
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT							

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁸⁷ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁸⁸ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

De beløb, der er nødvendige for at finansiere projektet, vil blive omfordelt fra budgetpost 02.200401.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁸⁹	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁸⁹ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁹⁰					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
		År n	År n+1	År n+2	År n+3				
Artikel ...									

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

⁹⁰ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.