



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 mars 2023
(OR. en)

6796/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0055(COD)**

**TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 mars 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 128 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 128 final.

Bilaga: COM(2023) 128 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Förbättrad trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik. Unionen arbetar för att förbättra trafiksäkerheten för att minska antalet dödsolyckor, personskador och materiella skador.

Under de senaste 20 åren har vägarna i EU blivit betydligt säkrare. Antalet dödsoffer i trafiken, som 2001 var omkring 51 400, minskade med 61,5 % till omkring 19 800 under 2021. Förbättringen av trafiksäkerheten har dock inte varit tillräcklig för att uppfylla EU:s politiska målsättning om att halvera antalet dödsoffer i trafiken mellan 2001 och 2010, och att ytterligare halvera antalet mellan 2011 och 2020 (dvs. med 75 % mellan 2001 och 2020). Denna målsättning anges i flera strategiska dokument som kommissionen har utfärdat under de senaste två årtiondena, som vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010*¹ och kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020*². I sin strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020³ åtog sig kommissionen att sträva efter noll dödsfall inom alla transportsätt senast 2050.

Antalet dödsoffer i trafiken under 2020 var 17 % lägre än 2019, men detta påverkades kraftigt av en aldrig tidigare skådad minskning av vägtrafiken i kölvattnet av covid-19-pandemin⁴. Under åren närmast före 2020 noterades knappt någon minskning alls av antalet dödsoffer i trafiken. Bristen på förbättringar, som visade sig redan omkring 2014, föranledde medlemsstaternas transportministrar att utfärda en ministerförklaring om trafiksäkerhet vid det informella transportrådet i Valletta i mars 2017⁵. I den förklaringen uppmanade medlemsstaterna kommissionen att undersöka möjligheten att stärka unionens rättsliga ram för trafiksäkerhet för att få denna stagnerande utveckling att återigen gå åt rätt håll.

I Vallettaförklaringen⁶ efterlystes uttryckligen åtgärder i frågan om ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer för utrikes bosatta:

”Transportministrarna uppmanar kommissionen att (...) överväga en förstärkning av unionens regelverk för trafiksäkerhet med särskild inriktning på medlemsstaternas samarbete i fråga om ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer av utrikes bosatta förare, utan att det påverkar den lämpliga rättsliga grunden för sådana förslag (...).”

I detta sammanhang är en viktig del av unionens insatser för att förbättra trafiksäkerheten att konsekvent verkställa påföljder för trafikrelaterade brott som begås i unionen. Enligt den nuvarande rättsliga ramen kan dock en påföljd i form av kördiskvalifikation inte ges en

¹ KOM(2001) 370 slutlig.

² KOM(2010) 389 slutlig.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) har rapporterat att vägtrafiken minskade med 70–85 % i större europeiska städer under den första nedstängningen i april 2020 (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>)

⁵ Se: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; I juni 2017 antog rådet slutsatser om trafiksäkerhet och ställde sig bakom Vallettaförklaringen (se dokument 9994/17).

⁶ Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet, 2015, punkt 9 c.

unionsomfattande verkan om brottet har begåtts i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet.

Eftersom utfärdandet av ett körkort är ett självständigt beslut kan ett sådant beslut inte återkallas med samma verkan av en annan medlemsstat. Därför är det endast den medlemsstat som har utfärdat körkortet som kan återkalla det med unionsomfattande verkan. Andra medlemsstater får endast begränsa rätten att framföra fordon inom sina respektive territorier, i enlighet med territorialitetsprincipen⁷. Det är därför absolut nödvändigt att en unionsram inrättas för en unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer och för att förhindra den relativa straffriheten för dem som begår trafikbrott.

Vilka myndigheter som kan fatta beslut om kördiskvalifikationer varierar mellan medlemsstaterna. Därför bör införandet av unionsomfattande kördiskvalifikationer fastställas på grundval av nationell lagstiftning i den medlemsstat som har utfärdat körkortet. Enligt förslaget kommer medlemsstaterna att vara skyldiga att, i enlighet med sin nationella lagstiftning, ge kompletterande unionsomfattande verkan till en kördiskvalifikation som införts av en annan medlemsstat.

Ramen bör bygga på principen att effekterna av återkallande, omhändertagande eller begränsning av ett körkort bör i största möjliga utsträckning tillämpas i hela unionen, vilket innebär att unionsomfattande kördiskvalifikation fastställs. En sådan ram gör det möjligt för EU att uppnå liknande resultat som om de beslut som leder till kördiskvalifikationer skulle erkännas ömsesidigt, samtidigt som man tar hänsyn till vägtransporternas särskilda karakteristika och säkerställer att det inte finns någon överlappning mellan den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer och de instrument som används på området för straffrättsligt samarbete.

Detta initiativ omfattar de trafikbrott som mest bidrar till trafikolyckor och dödsfall, nämligen fortkörning, rattfylleri, ratt- och drograttfylleri och trafiksäkerhetsrelaterade brott som orsakar dödsfall eller allvarlig kroppsskada.

Hastigheten har inte bara en direkt inverkan på förekomsten av kollisioner och kollisionernas allvarlighetsgrad, utan fortkörning är i själva verket det överlägset mest registrerade trafikbrottet i genomsnitt⁸. Antalet kollisioner och dessa kollisioners allvarlighetsgrad ökar exponentiellt i takt med att körhastigheten ökar. På samma sätt kan en minskning av hastigheten med endast ett fåtal km/h avsevärt minska antalet kollisioner och deras allvarlighetsgrad⁹.

Andelen fortkörningsbrott som begås av utrikes bosatta förare varierar kraftigt mellan medlemsstaterna. I genomsnitt begås omkring 18 % av alla fortkörningsbrott av utrikes bosatta förare. Detta innebär att det finns en stor grupp förare som begår allvarliga trafikbrott i andra medlemsstater men som inte (till fullo) ställs till svars för dem. Hastighetsövervakning syftar till att avskräcka förare från fortkörning genom straff för fortkörning. Detta påverkar

⁷ Denna tolkning upprepas ständigt även i Europeiska unionens domstols rättspraxis, se till exempel: mål C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, och mål C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Se föregående fotnot.

inte bara hastigheten hos de förare som bötfälls (specifik avskräckande effekt), utan även hos dem som ser eller hör talas om att förare bötfälls (allmän avskräckande effekt)¹⁰.

Genom att delvis undanröja straffriheten för dessa gärningsmän genom att låta medlemsstaterna ömsesidigt erkänna kördiskvalifikationer på grund av fortkörning, förväntas förarnas hastighet minska, eftersom de kommer att behöva följa hastighetsbestämmelserna utomlands i samma utsträckning som i den egna medlemsstaten. I själva verket, särskilt med tanke på att fortkörning är det vanligaste trafikbrottet, förväntas enbart det ömsesidiga erkännandet av kördiskvalifikationer som beror på fortkörningar ha en betydande inverkan på trafiksäkerheten, eftersom vissa berörda parter till exempel uppskattar att 2 100 liv skulle kunna räddas varje år om genomsnittshastigheten minskade med så litet som 1 km/h på alla vägar i EU¹¹.

Samma samband gäller för rattfylleri. Antalet fall av rattfylleri uppskattas till 1,2 miljoner under 2019 och förväntas öka till 1,5 miljoner fram till 2030 och till 2,4 miljoner fram till 2050; detta mot bakgrund av utvecklingen av kontrollintensiteten under perioden 2010–2019¹². En nyligen genomförd studie inom ramen för Druid-projektet (Driving under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) användes för att uppskatta andelen brott där den testade alkoholhalten i blodet var högre än 0,8 promille¹³. På EU-nivå uppskattades att omkring 26 % av alla fall av rattfylleri var grova, vilket kan leda till indraget körkort. Dessutom har det uppskattats att utrikes bosatta förare begår omkring 15 % av alla trafikbrott¹⁴.

På samma sätt kan droger påverka psykiska och fysiologiska funktioner och orsaka funktionsnedsättningar. På grundval av epidemiologiska studier av dödsolyckor i trafiken på nationell nivå uppskattas andelen dödsfall i trafiken där droger (inklusive läkemedel) var inblandade till 15–25 %¹⁵. Enligt en annan rapport från Druid-projektet¹⁶ är den främsta allmänna avskräckande faktorn för drogpåverkad körning den uppfattade risken för upptäckt, men en undersökning som genomfördes 2018 visade att endast 14 % av körkortsinnehavarna tror att det är sannolikt att de kommer att kontrolleras med avseende på användning av olagliga droger¹⁷. Man bör därför bekämpa drogrelaterade trafikbrott på ett synligare sätt. Mot denna bakgrund, och när det gäller sambandet mellan droger och alkohol (vanligen kallad ”ratt- och drograttfylleri”), är det nödvändigt att låta förslaget till direktiv omfatta brottet drograttfylleri.

Förutom brott i form av fortkörning och ratt- och drograttfylleri kan andra beteenden som bryter mot vägtrafikbestämmelserna också leda till allvarlig kroppsskada eller till och med

¹⁰ Se föregående fotnot.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe <https://bit.ly/2YZgSzz>

¹² Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för transport och rörlighet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: Final report, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹³ Europeiska centrumet för kontroll av narkotika och narkotikamissbruk (2012): Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för transport och rörlighet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: Final rapport, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](https://www.esranet.eu/en/publications/)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

dödsfall. Framförallt är oskyddade trafikanter som barn, fotgängare, cyklister och personer på elsparkcyklar samt personer med nedsatt rörlighet utsatta. Mot denna bakgrund föreskriver det föreslagna direktivet att verkan av kördiskvalifikationer till följd av dessa beteenden ska utvidgas till att omfatta hela EU.

I utvärderingen av direktiv 2006/126/EG¹⁸ drogs slutsatsen att avsaknaden av en specifik och effektiv EU-ram för kördiskvalifikationer gör det svårare att förhindra att förare som begår brott på en medlemsstats territorium missbrukar systemet genom att fortsätta köra i en annan medlemsstat utan att drabbas av konsekvenserna av brotten. Detta bekräftades av åsikterna från 16 av 21 uppgiftslämnare som företrädde nationella myndigheter, som ansåg att det generellt sett är ett stort problem att personer som är bosatta eller inte är bosatta i den medlemsstat där brottet begicks drabbas av olika konsekvenser när det gäller kördiskvalifikation. På frågan om avsaknaden av en unionsomfattande kördiskvalifikation genom ömsesidigt erkännande av beslut bekräftade vissa medlemsstater att detta försvårar verkställigheten av diskvalifikation över gränserna och därmed utgör en risk för trafiksäkerheten i EU, särskilt i fall där körförbudet berodde på allvarliga brott (t.ex. rattfylleri). Den riktade undersökningen med nationella myndigheter, som genomfördes i samband med utvärderingen, bekräftade i stort att trafiksäkerheten och kampen mot körkortsturism kan påverkas negativt av att det saknas en EU-ram för kördiskvalifikationer, även om dess effekter skulle vara svåra att bedöma.

När det i denna motivering hänvisas till ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer i samband med det förberedande arbetet bör det dock tolkas som en hänvisning till det politiska målet att föreskriva en unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer, eftersom det alltid var initiativets ursprungliga syfte.

Dessutom har en unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer genom ömsesidigt erkännande av beslut också prövats i samband med förarbetena till direktiv 2015/413¹⁹.

Under det förberedande arbetet med översynen av direktiv 2006/126/EG uppgav en stor majoritet av deltagarna i det öppna offentliga samrådet (5 146 av 7 532, dvs. 68 %) att det antingen är mycket viktigt eller viktigt att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta regler om ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer. De flesta berörda parter²⁰ stödde under workshopen och de riktade intervjuerna idén att utveckla konceptet ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer. Nederländerna tog dock upp vissa rättsliga problem²¹, medan Tyskland hyste vissa farhågor åtminstone under den inledande fasen.

På det hela taget stödde många berörda parter de unionsomfattande kördiskvalifikationer som ömsesidigt erkännande av beslut leder till, särskilt när det gäller brott i form av fortkörning och rattfylleri. Detta bekräftades i det öppna offentliga samrådet, där omkring 6 106 (81 %) och 4 966 (66 %) av 7 532 svarande ansåg att en unionsomfattande kördiskvalifikation genom ömsesidigt erkännande av beslut kopplade till körning under påverkan av alkohol eller

¹⁸ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar SWD/2022/0017 final - Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

¹⁹ Statistik och resultat från undersökningen som presenteras utgör en del av Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, ECORYS consortium (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

²⁰ Europeisk sammanslutning av trafikoffrer, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR och NL.

²¹ NL uttryckte oro över de olika regler och förfaranden som gäller inom EU.

narkotika och till fortkörning antingen var mycket viktigt eller viktigt i samband med översynen av direktiv 2006/126/EG. På frågan om vilka brott som bör få en sådan verkan i EU valde 87 % av dem som svarade på det öppna offentliga samrådet (6 586 av 7 532) brottet att köra under påverkan av alkohol och narkotika och 46 % (3 470 av 7 532) valde ut fortkörning. I de riktade intervjuerna²² uttryckte vissa berörda parter sitt stöd för att bana väg för en unionsomfattande kördiskvalifikation genom ömsesidigt erkännande av beslut kopplade till fortkörning och rattfylleri. Sverige, Slovenien och Belgien stödde också denna syn, trots att de erkände svårigheterna med att nå en överenskommelse med andra medlemsstater och med det faktiska genomförandet.

Att det saknas en tydlig EU-ram för en unionsomfattande kördiskvalifikation genom ömsesidigt erkännande av beslut innebär problem när det gäller att förhindra missbruk från förarnas sida och påverkar trafiksäkerheten. Denna iakttagelse bekräftades också av medlemsstaterna under de riktade intervjuerna. Att minska både förarnas farliga beteende och antalet förare som kör utan körkort verkar vara relevanta faktorer för de berörda parter som svarade på det öppna offentliga samrådet. I själva verket bedömde omkring 55 % (5 063 av 7 532) respektive 69 % (5 201 av 7 532) av de berörda parterna att dessa två mål var antingen extremt viktiga eller mycket viktiga.

I den riktade undersökningen ansåg en stor majoritet (16 av 21) av företrädarna för nationella myndigheter att det generellt sett är ett stort problem att personer som är bosatta eller inte är bosatta i den medlemsstat där brottet begicks drabbas av olika konsekvenser när det gäller kördiskvalifikation i EU. I den riktade undersökningen höll de svarande från icke-statliga organisationer med om att det faktum att personer som är bosatta eller inte är bosatta i den medlemsstat där brottet begicks drabbas av olika konsekvenser när det gäller kördiskvalifikation är ett stort problem när det gäller trafiksäkerheten (64 %). På samma sätt höll de med om att bosatta eller inte är bosatta i den medlemsstat där brottet begicks drabbas av olika konsekvenser i fråga om straff/prickar i körkortet är ett stort problem när det gäller trafiksäkerhet (64 %).

De nationella myndigheterna uppskattade att antalet brott som leder till kördiskvalifikation per år i genomsnitt ligger mellan 25 000 och över 50 000. Antalet kördiskvalifikation för förare bosatta i landet (t.ex. att körkortet är utfärdat i samma medlemsstat som inför kördiskvalifikationen) uppskattades till mellan 0 och 5 000. Antalet kördiskvalifikation för utrikes bosatta förare (t.ex. att körkortet inte är utfärdat i samma medlemsstat som inför kördiskvalifikationen) uppskattades till mellan 0 och 5 000. Fler av de svarande uppskattade antalet brott som ledde till straff/prickning av körkortet per år till mellan 0 och 1 000. Något fler svarande uppskattade antalet brott som ledde till straff/prickning av körkortet för förare bosatta i landet (t.ex. att körkortet är utfärdat i samma medlemsstat som inför straffet/prickningen av körkortet) till mellan 0 och 1 000. Antalet brott som ledde till straff/prickning av körkortet för förare bosatta i en annan EU-medlemsstat (t.ex. att körkortet inte är utfärdat i samma medlemsstat som inför kördiskvalifikationen) uppskattades till mellan 0 och 5 000.

²² Europeiska transportsäkerhetsrådet, den europeiska sammanslutningen av motorcykeltillverkare och Dansk Kørelærer-Union.

Mot bakgrund av det förberedande arbetet bekräftas det att inrättandet av ett specifikt och effektivt system för att kördiskvalifikationer ska få unionsomfattande verkan sannolikt kommer att ha en betydande inverkan på trafiksäkerheten. Dessutom ingår detta förslag i ett paket som rör översynen av två andra direktiv inom samma område:

- Direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott²³.
- Direktiv 2006/126/EG om körkort²⁴.

Direktiv (EU) 2015/413 är en av hörnstenarna i genomförandet av vissa väldefinierade trafikbrott, när sådana brott har begåtts med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, vilket i de flesta fall även tyder på att en utrikes bosatt gärningsman har begått brottet. Det var därför viktigt att i så stor utsträckning som möjligt anpassa tillämpningsområdet för detta förslag till de brott som omfattas av det initiativet. I annat fall kan det hända att brottsbekämpande myndigheter inte har tillräckliga verktyg för att faktiskt genomföra en utredning som skulle leda till en kördiskvalifikation. Dessutom kan det hända att utrikes bosatta gärningsmän inte åtnjuter samma nivå av rättssäkerhetsgarantier som sina motsvarigheter med hemvist i landet. Översynen av direktivet syftar till att på ett bättre sätt garantera detta. Under förarbetena till detta förslag stod det klart att även om de tillämpliga trösklar som leder till kördiskvalifikationer skiljer sig avsevärt åt mellan medlemsstaterna, leder vissa trafiksäkerhetsrelaterade brott till kördiskvalifikationer i alla eller de flesta medlemsstater.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Att införa ett system där kördiskvalifikationer får unionsomfattande verkan när det gäller utrikes bosatta gärningsmän har hela tiden varit en central punkt i initiativet för översyn av direktiv 2006/126/EG²⁵.

I artikel 11.4 i det direktivet regleras vissa delar av kördiskvalifikationer. Översynen av direktiv 2006/126/EG, som genomförs parallellt med detta initiativ för att skapa rättslig enhetlighet och samstämmighet, kommer att omfatta utfärdande av körkort till förare som har diskvalificerats och undantag från ömsesidigt erkännande av (giltigheten av) körkort när innehavaren är föremål för diskvalifikation i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. Dessutom kommer den att innehålla bestämmelser som underlättar verkställigheten av partiella kördiskvalifikationer genom möjligheten till behörighetstillägg.

Att föreslå en särskild rättsakt för att åstadkomma att kördiskvalifikationer får unionsomfattande verkan genom ömsesidigt erkännande av beslut har också varit ett återkommande mål för kommissionen. År 2006 angav kommissionen i ett meddelande om förlust av rättigheter till följd av brottmålsdomar²⁶ att den överväger att föreslå en rättsakt som ska ersätta 1998 års konvention om kördiskvalifikationer²⁷. När det gäller ömsesidigt

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

²⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning) (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

²⁵ Jfr den inledande konsekvensbedömningen av initiativet till översyn av körkortsdirektivet: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_sv

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ EGT C 2016, 10.7.1998, s. 1.

erkännande av förlust av rättigheter i allmänhet förklarade kommissionen som en del av sitt meddelande att den förespråkar en sektorspecifik strategi inom sektorer där det finns gemensamma grunder i medlemsstaterna (t.ex. kördiskvalifikation).

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är också helt förenligt med det viktigaste unionsregelverket om trafiksäkerhet.

Det har ingen betydande inverkan på Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561²⁸ eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144²⁹. Det är också förenligt med *EU:s ramverk för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen*³⁰.

Som nämnts ovan håller direktiv (EU) 2015/413 på att ses över parallellt med detta förslag för att skapa rättslig konsekvens och enhetlighet. I detta avseende bör det upprepas att direktiv (EU) 2015/413 förväntas bli hörnstenen i utredningen och därmed indirekt också bidra till verkställigheten, särskilt i fall där gärningsmannen har upptäckts på distans. Eftersom syftet med det reviderade direktivet (EU) 2015/413 är att utvidga informationsutbytet och det ömsesidiga biståndet mellan medlemsstaterna kan man anta att de framgångsrikt utreda brotten, och därmed även de kördiskvalifikation som utdöms, kommer att öka avsevärt.

På samma sätt syftar översynen av direktiv (EU) 2015/413 till en högre skyddsnivå i fråga om processuella och grundläggande rättigheter för åtalade eller gripna utrikes bosatta gärningsmän, oavsett om brottet upptäcks på distans eller om gärningsmannen grips innan han eller hon lämnar den medlemsstat där brottet begicks.

Översynen av direktiv 2006/126/EG och unionens ram för körkort kommer också att komplettera de bestämmelser som fastställs i det föreslagna direktivet enligt ovan. Dessutom kommer det reviderade körkortsdirektivet att bidra till den praktiska tillämpningen av partiella begränsningar för föraren och stärka möjligheten för den medlemsstat där brottet begicks att inte erkänna gärningsmannens körkort i de fall då det föreslagna direktivet inte är tillämpligt.

Dessutom gäller reglerna om skydd av personuppgifter även för utbyte av information om körkort, särskilt följande två rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (allmän dataskyddsförordning)³¹. och
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680³².

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (kodifiering) (EUT L 330, 23.12.2022, s. 46).

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga,

Förslaget är också förenligt med andra instrument som möjliggör ömsesidigt erkännande av domar eller rättsliga avgöranden i brottmål. Det fyller en lucka när det gäller kördiskvalifikationer till följd av rättsliga avgöranden i brottmål. För att undvika eventuella överlappningar mellan det föreslagna direktivet och unionens regelverk för rättsliga och inrikes frågor klargörs det att förslaget inte påverkar tillämpningen av dessa instrument.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Huvudsyftet med förslaget är att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa en hög skyddsnivå för alla trafikanter i unionen, vilket också betonades i uppmaningen från EU:s transportministrar i Vallettaförklaringen.

Enligt rättspraxis från Europeiska unionens domstol har unionslagstiftaren omfattande lagstiftningsbefogenheter när det gäller att anta lämpliga gemensamma regler för att upprätta en gemensam transportpolitik³³. Förbättrad trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik. Åtgärder som syftar till att uppnå detta mål kan därför antas på grundval av artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*)³⁴.

Den lämpliga rättsliga grunden för det föreslagna direktivet är därför artikel 91.1 c i EUF-fördraget.

• Val av instrument

Artikel 91.1 c i EUF-fördraget ger EU:s lagstiftare möjlighet att anta både förordningar och direktiv.

För detta förslag är ett direktiv den lämpligaste formen av instrument som kan användas för att ta hänsyn till skillnaderna mellan de tillämpliga bestämmelserna om införande och verkställighet av kördiskvalifikationer inom medlemsstaterna.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Enligt artikel 5.3 i EU-fördraget ska unionen agera endast om målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna. Enligt den nuvarande rättsliga ramen behåller förare som är bosatta i landet och som begår de grövsta trafikbrotten sin rätt att framföra fordon i alla medlemsstater förutom den medlemsstat där brottet begicks, även om den medlemsstaten inskränker sådana rättigheter. Den enda situation där en kördiskvalifikation har unionsomfattande verkan är när den medlemsstat som tillämpar kördiskvalifikationen är samma som den som utfärdade körkortet till gärningsmannen.

Av trafiksäkerhetsskäl är det av yttersta vikt att kördiskvalifikationer inom Europeiska unionen får verkan i hela unionen. Detta kan endast uppnås genom ett EU-rättsligt instrument.

förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

³³ Mål C-223/02, Spanien och Finland mot parlamentet och rådet, ECLI:EU:C:2004:497, punkt 29, och där angiven rättspraxis.

³⁴ Mål C-43/12, Spanien och Finland mot parlamentet och rådet, ECLI:EU:C:2014:298, punkt 43, och där angiven rättspraxis.

Beslutet att utfärda ett körkort eller att frånta en person hans eller hennes rätt genom att ogiltigförklara körkortet är en del av en medlemsstats självbestämmande. En kördiskvalifikations unionsomfattande verkan kommer alltid att vara beroende av åtgärder från den medlemsstat som utfärdat körkortet, som utan ingripande från unionens sida inte har nödvändig information, rättsliga instrument eller incitament att agera.

- **Proportionalitetsprincipen**

Åtgärderna i detta initiativ går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att förbättra trafiksäkerheten genom att ge kördiskvalifikationer till följd av trafiksäkerhetsrelaterade brott en unionsomfattande verkan. I direktivet föreskrivs att kördiskvalifikation ska överföras till den medlemsstat som utfärdat körkortet endast när det gäller de allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som utgör de främsta orsakerna till trafikolyckor och dödsfall inom EU, nämligen rattfylleri (körning med en alkoholhalt i blodet som överstiger det som maximalt tillåts i lagen), fortkörning (överskridande av de hastighetsgränser som gäller för den berörda vägen eller fordonstypen i fråga) samt brottet drograttfylleri. Kördiskvalifikationen kan också överföras om den avser ett trafikbrott som orsakat dödsfall eller allvarlig kroppsskada.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen genomförde 2012 en rättslig studie³⁵ om situationen när det gäller förlust av rättigheter inom EU inom tre på förhand fastställda områden, däribland kördiskvalifikationer. I studien analyserades inte bara EU:s relevanta rättsliga ram, utan även befintliga multinationella och bilaterala avtal och konventioner. I studien drogs bland annat slutsatsen att ett nytt direktiv bör antas för att reglera gränsöverskridande verkställighet av kördiskvalifikationer.

Kommissionen anlät 2022 ett konsortium bestående av företagen Ecorys, Wavestone och Grimaldi som stöd³⁶ för konsekvensbedömningen till översynen av direktiv (EU) 2015/413. Som en del av studien genomfördes omfattande undersökningar av regelverket och EU-domstolens rättspraxis om kördiskvalifikationer. Även slutsatsen av dessa undersökningar stödde upprättandet av en ny rättsakt som genom ömsesidigt erkännande av sådana beslut gör att kördiskvalifikationer får unionsomfattande verkan.

Som nämnts ovan reglerar direktiv 2006/126/EG för närvarande delvis en situation där en medlemsstat, med stöd av sin nationella lagstiftning och på grund av rättsstridigt handlande på dess territorium, tillfälligt upphäver rätten att framföra fordon för innehavaren av ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat, delvis av direktiv 2006/126/EG.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). Kördiskvalifikationernas tre delar: tillnärmning av lagstiftning, verkställande av framställningar, säkerställande av likvärdighet.

³⁶ Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, ECORYS consortium (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – länk kommer att läggas till.

Europeiska kommissionen offentliggjorde 2022 en efterhandsutvärdering³⁷ av det direktivet. Av utvärderingen framgick att de kombinerade åtgärderna i direktiv 2006/126/EG och dess två föregångare om körkort har lett till en gemensam säkerhetsnivå för trafikanter inom unionen och underlättat den fria rörligheten. Utvärderingen visade också att det finns utrymme för att ytterligare förbättra såväl trafiksäkerheten inom unionen som effektiviteten och proportionaliteten i fråga om vissa av lagkraven.

- **Samråd med berörda parter**

I linje med riktlinjerna för bättre lagstiftning³⁸ genomfördes under efterhandsutvärderingen av direktiv 2006/126/EG, och under konsekvensbedömningen av översynen av det direktivet, samråd med berörda parter även med avseende på detta förslag.

Under den förberedande fasen av efterhandsutvärderingen genomfördes en workshop för berörda parter den 16 oktober 2020 i syfte att samla in bevis, bekräfta identifierade resultat, inhämta synpunkter på nya resultat och samla in åsikter.

Därefter hölls ett öppet offentligt samråd mellan den 28 oktober 2020 och den 20 januari 2021, där allmänheten och berörda parter fick möjlighet att framföra sina synpunkter på gällande regler.

Under den förberedande fasen av konsekvensbedömningen hade berörda parter möjlighet att lämna synpunkter på den inledande konsekvensbedömningen (andra kvartalet 2021). Därefter genomfördes följande riktade samråd:

- Två intervjuomgångar:
 - Sonderande intervjuer under inledningsfasen (första och andra kvartalen 2022).
 - Djupintervjuer för att täppa till informationsluckor och bedöma de förväntade effekterna av politiska åtgärder (andra och tredje kvartalen 2021).
- Två undersökningsomgångar:
 - En undersökning för att underbygga problemanalysen (andra kvartalet 2022).
 - En undersökning för att bedöma effekterna av politiska åtgärder (andra och tredje kvartalen 2022).

Slutligen ägde ett nytt öppet offentligt samråd rum under tredje kvartalet 2022.

Europaparlamentet stöder en förstärkning av ramen för trafiksäkerhet, särskilt genom att införa ett instrument för ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer³⁹.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Under konsekvensbedömningsfasen hölls en expertworkshop om konsekvenserna av trafikbrott och medicinsk lämplighet (andra kvartalet 2022).

³⁷ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar SWD/2022/0017 final - Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en

³⁹ Europaparlamentets resolution av den 6 oktober 2021 om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen (2021/2014(INI)).

Under de förberedande faserna av både efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen informerades och rådfrågades den kommitté för körkort som inrättats genom artikel 9 i direktiv 2006/126/EG och som huvudsakligen bestod av experter från medlemsstaterna.

• **Konsekvensbedömning**

En konsekvensbedömning⁴⁰ har gjorts av översynen av direktiv 2006/126/EG, även av delarna om kördiskvalifikationer. Konsekvensbedömningen godkändes genom skriftligt förfarande och fick ett positivt yttrande utan kommentarer av nämnden för lagstiftningskontroll den 18 november 2022⁴¹. Det förberedande arbetet med översynen av direktiv (EU) 2015/413 har också i hög grad behandlat frågan om att kördiskvalifikationer ska få unionsomfattande verkan genom ömsesidigt erkännande av beslut. Undersökningarna bekräftade att kördiskvalifikationer bör ingå i översynen av direktiv 2006/126/EG, särskilt som de inte skulle omfattas av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413. Vid utarbetandet av de politiska alternativen har kommissionen dock använt sig av den information som samlats in under utvärderings- och bedömningsfasen för båda direktiven⁴².

Slutrapporten från studien till stöd för konsekvensbedömningen av initiativet att se över direktiv 2006/126/EG, som också omfattar detta förslag, innehåller en omfattande beskrivning och bedömning av initiativets mervärde och dess kopplingar till andra politiska initiativ. Dessa finns i avsnitten 3.3, 1.3 och 1.5 i rapporten. En detaljerad beskrivning av de politiska alternativen finns i avsnitt 5.2 och 8.1, och en omfattande analys av konsekvenserna av alla alternativ presenteras i avsnitt 6. En sammanfattning av de undersökta alternativen finns i motiveringen till förslaget till översyn av direktiv 2006/126/EG⁴³. En EU-ram för enhetlig gränsöverskridande verkställighet av kördiskvalifikationer föreslogs i konventionen om kördiskvalifikationer från 1998 (rådets akt av den 17 juni 1998)⁴⁴, som inte trädde i kraft på grund av att inte tillräckligt många medlemsstater ratificerade konventionen (endast sju medlemsstater ratificerade den⁴⁵). Av detta skäl upphävdes den år 2016⁴⁶.

Ett steg mot att ge körkortsdiskvalifikationer unionsomfattande verkan verkar ha tagits i och med antagandet av direktiv 2006/126/EG, där de relevanta bestämmelserna i det tidigare körkortsdirektivet (artikel 8 i direktiv 91/439/EEG)⁴⁷ delvis ändrades för att minska fenomenet med ”körkortsturism”. Ordalydelsen i den nya bestämmelsen, artikel 11.4 i direktiv 2006/126/EG, var dock inte tillräckligt tydlig. Artikel 11.4 har tolkats av EU-domstolen⁴⁸ vid flera tillfällen på grund av tvivel som uppstått på grund av dess ordalydelse

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Den bedömning av inrättandet av ett EU-omfattande system för ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer som presenteras i detta kapitel bygger till stor del på den information som samlats in inom ramen för studien till stöd för konsekvensbedömningen inför översynen av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Slutrapport [ännu inte offentliggjord].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Rådets akt av den 17 juni 1998 om upprättande av konventionen om kördiskvalifikationer (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES och UK.

⁴⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/95 av den 20 januari 2016 om upphävande av vissa akter på området för polissamarbete och straffrättsligt samarbete (EUT L 26, 2.2.2016, s. 9).

⁴⁷ Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s. 1).

⁴⁸ Se särskilt domstolens dom av den 20 november 2008, Weber, mål C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640, domstolens dom av den 2 december 2010, Scheffler, mål 334-09, ECLI:EU:C:2010:731, domstolens

och på grund av de olika situationer som gäller för de diskvalifikationer som gäller för personer som är bosatta i landet och utrikes bosatta personer. Såsom EU-domstolen⁴⁹ också har betonat är en sådan skyldighet dessutom inte effektiv och verkställbar förrän ett system för utbyte av information om diskvalifikationer mellan medlemsstaterna har införts, vilket gör det möjligt för alla medlemsstater att faktiskt kontrollera om en körkortssökande ännu inte har fått sina kvalifikationer utfärdade utomlands eller om den som ansöker om ett körkort har blivit föremål för en sådan.

Till följd av de problem som beskrivs ovan är utrikes bosatta gärningsmän enligt den nuvarande ramen endast diskvalificerade från att köra i det land där de har begått ett brott, men de kan fortfarande köra i alla andra EU-medlemsstater, utom när kördiskvalifikationen utdöms av den utfärdande medlemsstaten. Detta är en viktig fråga om man beaktar den allvarliga risken för trafiksäkerheten som utgörs av förare som rör sig inom EU och som har fått sitt körkort omhändertaget, begränsat eller återkallat i en medlemsstat på grund av allvarliga och upprepade brott mot trafikreglerna.

Vid sidan av ett uttryckligt förbud i detta avseende (eller när andra medlemsstater inte vederbörligen informeras om ett pågående förbud) kommer den förare som inte är bosatt i landet att kunna ansöka om ett nytt körkort i bosättningslandet för att återfå rätten att köra överallt, eftersom det nya körkortet i princip ska erkännas även i det land där brottet begicks. Detsamma kan göras av en förare som diskvalificerats i sitt eget land genom att denna byter bosättningsort innan han eller hon ansöker om ett nytt körkort.

Den rättsliga grunden för ett EU-omfattande informationsutbyte om kördiskvalifikationer finns redan i direktiv 2006/126/EG⁵⁰, där det uttryckligen krävs att medlemsstaterna bistår varandra i genomförandet av direktivets åtgärder och utbyter information om de körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat genom att använda det nätverk för EU-körkort som inrättats för dessa ändamål (dvs. Resper). Dessutom skulle direktiv (EU) 2015/413 också kunna underlätta verkställigheten genom att innehålla krav på att den medlemsstat på vars territorium brottet begicks ska informera gärningsmannen om eventuella kördiskvalifikationer som är kopplade till det påstådda brottet.

Bedömning av åtgärder och politiska alternativ

Åtgärderna inom ramen för de olika alternativen har varit föremål för en kvantitativ och kvalitativ bedömning av de ekonomiska, sociala (trafiksäkerhetsmässiga) konsekvenserna samt konsekvenser för de grundläggande rättigheterna. Tidshorisonten 2025–2050 har valts för att bedöma effekterna, i linje med nollscenariot. När det gäller de grundläggande rättigheterna kommer effekterna även fortsättningsvis att kontrolleras genom ett strikt genomförande av reglerna om dataskydd, särskilt i Resper.

De ekonomiska och sociala konsekvenserna av det rekommenderade alternativet när det gäller att kördiskvalifikationer ska få unionsomfattande verkan förväntas överlag vara positiva, och initiativet bör öka trafiksäkerheten i alla medlemsstater. Att öka sannolikheten för ett effektivt

dom av den 26 april 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, punkt 71, domstolens dom av den 23 april 2015, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257, domstolens dom av den 21 maj 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Mål C- 419/10, *Hofmann*, ECLI:EU:C:2012:240, punkt 82.

⁵⁰ Artikel 15, artikel 7.5 och, enligt rättspraxis, även artikel 11.4 i det direktivet.

verkställande av en kördiskvalifikation som utfärdas i ett gränsöverskridande sammanhang ökar också den avskräckande effekten kopplad till trafiksäkerhetsbrott oavsett medlemsstaternas gränser. De sociala konsekvenserna skulle generellt sett vara mycket positiva eftersom offren garanteras att åtgärder i samband med vägtrafikbrott som begåtts av en utrikes bosatt person kommer att verkställas.

Initiativets mål kommer att leda till en begränsad ökning av driftskostnaderna för Resper. Detta bör dock mer än väl uppvägas av fördelarna som följer av att människoliv räddas tack vare bättre trafiksäkerhet.

Företag, små och medelstora företag och mikroföretag förväntas inte att påverkas direkt av detta förslag till rättsakt.

- **Grundläggande rättigheter**

Att se till att kördiskvalifikationer får EU-omfattande verkan kan inkräkta på de grundläggande rättigheter som skyddas av EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna⁵¹ (*stadgan*) och den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna⁵² (*Europakonventionen*).

Den utfärdande medlemsstatens beslut att föreskriva en unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer kommer att ytterligare begränsa gärningsmannens möjlighet att framföra ett motordrivet fordon i unionen. Beroende på gärningsmannens personliga situation kan detta påverka yrkesutövningen, familjelivet och möjligheterna att använda sina motorfordon. Förslaget kan därför påverka flera grundläggande rättigheter. Nämligen rätten att arbeta eller bedriva näringsverksamhet, rätten till familjeliv och rätten till egendom. Dessutom kan de planerade förfarandena också påverka en persons rätt till en rättvis rättegång, rätt till försvar och rätt till skydd av personuppgifter som rör honom eller henne.

Begränsningar av en gärningsmans grundläggande rättigheter får göras om de är nödvändiga och faktiskt uppfyller de mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen. Detta är fallet här när det mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen är att förbättra trafiksäkerheten. Begränsningarna går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet. En förare som har begått sådana trafikbrott i en annan medlemsstat än den där körkortet utfärdades, samtidigt som denne åtnjuter fri rörlighet, bör drabbas av samma konsekvenser vid en kördiskvalifikation som en förare från den medlemsstat där brottet begicks. De bör förlora sitt körkort eller sin rätt att köra i hela unionen. I annat fall skulle trafiksäkerheten endast kunna skyddas i den medlemsstat där brottet begicks, vilket skulle ge ett ofullständigt och ineffektivt resultat.

Dessutom ingår vissa viktiga skyddsmekanismer i det föreslagna direktivet. I förslaget anges skäl för undantag om det finns grundad anledning att, på grundval av specifika och objektiva bevis, anta att verkställandet av kördiskvalifikationen, under de särskilda omständigheterna i fallet skulle innebära en kränkning av en grundläggande rättighet som fastställs i stadgan. Ett annat skäl för undantag gäller om rättssäkerhetsgarantierna för utevaroförfaranden inte respekterades. Det liknar dem som gäller för andra instrument för ömsesidigt erkännande

⁵¹ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

⁵² Europarådet, Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, ändrad genom protokollen nr 11, 14 och 15, den 4 november 1950, ETS 5.

sedan ikraftträdandet av rambeslut 2009/299/RIF om stärkande av medborgarnas processuella rättigheter och främjande av tillämpningen av principen om ömsesidigt erkännande på ett avgörande när den berörda personen inte var personligen närvarande vid förhandlingen⁵³.

Medlemsstaterna ska dessutom säkerställa att rättsmedel motsvarande dem som finns tillgängliga i ett liknande inhemskt ärende finns tillgängliga i den medlemsstat där brottet begicks, och att gärningsmannen också kan överklaga det beslut som säkerställer den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationen, vilket undanröjer denna verkan och begränsar kördiskvalifikationen till den medlemsstat där brottet begicks om överklagandet bifalles. Dessutom kommer myndigheterna att behöva tillhandahålla information om möjligheterna enligt nationell lagstiftning att söka sådana rättsmedel när dessa blir tillämpliga, vilket ska ske i god tid för att säkerställa att de kan utnyttjas effektivt.

Om åtgärderna i detta förslag tillämpas med proportionalitet och kompletteras med effektiva skyddsåtgärder, enligt vad som beskrivs ovan, är de förenliga med kraven på respekt för de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

För överföring och kommunikation mellan myndigheter planeras redan befintliga tekniska lösningar (t.ex. Resper – nätverket för utbyte av information om körkort).

Vissa tekniska ändringar skulle behövas så att Resper kan utbyta ytterligare delar som rör kördiskvalifikationer. Det bör dock noteras att dessa kostnader totalt sett sannolikt inte kommer att vara betydande. Medlemsstaterna har för avsikt att täcka sina egna kostnader som uppstår till följd av tillämpningen av det föreslagna direktivet. De därmed sammanhängande kostnaderna är kopplade till den extra tid som ägnas åt utredningar och kostnaderna i samband med underrättelse av den utrikes bosatta gärningsmannen.

Slutligen är det värt att notera att även om kördiskvalifikation ofta kombineras med böter, innebär detta förslag att sådana påföljder avsiktligt undantas från dess tillämpningsområde och att det därför inte kommer att bidra till verkställandet av dem.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Genom förslaget åläggs kommissionen en rapporteringsskyldighet gentemot Europaparlamentet och rådet om genomförandet av det föreslagna direktivet, särskilt hur det påverkar trafiksäkerheten. Kommissionens rapport ska läggas fram fem år efter det att medlemsstaterna har införlivat det föreslagna direktivet.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

⁵³ Rådets rambeslut 2009/299/RIF av den 26 februari 2009 om ändring av rambesluten 2002/584/RIF, 2005/214/RIF, 2006/783/RIF, 2008/909/RIF och 2008/947/137/RIF och om stärkande av medborgarnas processuella rättigheter och främjande av tillämpningen av principen om ömsesidigt erkännande på ett avgörande när den berörda personen inte var personligen närvarande vid förhandlingen (EUT L 81, 27.3.2009, s. 24.)

Artikel 1: Mål och syfte

Förslaget syftar till att säkerställa en hög skyddsnivå för trafikanter i unionen genom att fastställa regler som föreskriver att kördiskvalifikationer för allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts i en annan medlemsstat än den som utfärdade gärningsmannens körkort får unionsomfattande verkan.

Artikel 2: Definitioner

Artikel 2 innehåller definitioner av vissa nyckelbegrepp som används i förslaget.

Dessa omfattar definitioner av begrepp som ”kördiskvalifikation”, ”medlemsstat där brottet begicks”, ”utfärdande medlemsstat” (som utfärdade körkortet) och ”den berörda personen”.

Definitionen av ”kördiskvalifikation” omfattar alla slutliga beslut om kördiskvalifikation i samband med att ett trafikbrott begås, som leder till en åtgärd för att återkalla, begränsa eller omhänderta körkortet eller rätten att framföra fordon, oavsett om det kan betraktas som en säkerhetsåtgärd, en påföljd eller en administrativ eller straffrättslig påföljd. Begreppen återkallelse, begränsning och omhändertagande definieras också. Direktivet är tillämpligt på ett begränsat antal väldefinierade ”allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott”, nämligen rattfylleri, fortkörning, drograttfylleri och överträdelser av vägtrafikbestämmelser som orsakar dödsfall eller allvarlig kroppsskada. I direktivet definieras även ”ytterligare villkor” som villkor som den person som berörs av en kördiskvalifikation måste uppfylla för att kunna återfå sitt körkort eller sin rätt att framföra fordon.

För vissa begrepp, såsom ”allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott”, ”motordrivet fordon”, ”körkort” och ”permanent bosättningsort” görs korshänvisningar till definitioner i andra unionsinstrument.

Artikel 3: Kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan

I direktivet fastställs principen att en kördiskvalifikation som utfärdats av en medlemsstat till en person som inte är permanent bosatt i den medlemsstaten och som innehar ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat bör ha unionsomfattande verkan.

Artikel 4: Skyldighet att underrätta om kördiskvalifikation

Den medlemsstat där brottet begicks är skyldig att underrätta den utfärdande medlemsstaten om alla kördiskvalifikationer som är en månad eller längre. Underrättelsen ske med hjälp av ett standardintyg som översänds mellan de nationella kontaktställena i de två berörda medlemsstaterna.

Artikel 5: Standardintyg och överföringssätt

Genom denna bestämmelse ges kommissionen befogenhet att anta en genomförandeakt för att fastställa standardintygets utformning och innehåll före dagen för införlivandet av direktivet. De viktigaste delarna som intyget bör innehålla anges i denna bestämmelse.

I denna artikel fastställs också regler om på vilka språk intyget får överföras och att det ska översändas via Resper.

Artikel 6: Säkerställande av den unionsomfattande effekten av kördiskvalifikationer

Den utfärdande medlemsstaten bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att kördiskvalifikationen får verkan i hela unionen, såvida inte ett skäl för undantag enligt artikel 8 är tillämpligt.

I de fall då körkortsdiskvalifikationen består av att körkortet, eller rätten att köra, dras in bör den utfärdande medlemsstaten återkalla körkortet. Den berörda personen bör återfå körkortet, eller rätten att framföra fordon, i enlighet med de regler som gäller i den medlemsstaten under liknande omständigheter. Den medlemsstaten ska också i möjligaste mån beakta alla delar av de villkor, för att återfå körkortet eller rätten att framföra fordon, som den berörda personen redan har uppfyllt i den medlemsstat där brottet begicks.

I de fall då körkortsdiskvalifikationen består i ett omhändertagande eller en begränsning av körkortet, eller rätten att framföra fordon, bör den åtgärd som vidtas av den utfärdande medlemsstaten begränsas till att säkerställa att den unionsomfattande diskvalifikationen har samma varaktighet som den som fastställts av den medlemsstat där brottet begicks, oavsett om den medlemsstaten anger villkor för att den berörda personen ska kunna återfå körkortet eller rätten att framföra fordon.

Artikel 7: Verkan av kördiskvalifikationer i den medlemsstat där brottet begicks

I denna artikel klargörs att direktivet, och i synnerhet den utfärdande medlemsstatens tillämpning av de skäl för undantag som anges i artikel 8, inte hindrar att den medlemsstat där brottet begicks verkställer kördiskvalifikation på sitt territorium.

Dessutom klargörs det att när en kördiskvalifikation som införts av den medlemsstat där brottet begicks innehåller villkor som den berörda personen måste uppfylla för att återfå körkortet eller rätten att framföra fordon, får den medlemsstaten fortsätta att tillämpa diskvalifikationen på sitt territorium till dess att villkoren är uppfyllda.

Artikel 8: Skäl för undantag

I artikel 8 fastställs en uttömmande förteckning över skäl för undantag, på vilka den utfärdande medlemsstaten måste vägra att ge en kördiskvalifikation verkan i hela unionen och en förteckning över ytterligare skäl för undantag på vilka den kan vägra att ge sådan verkan i hela unionen.

Förteckningen innehåller sådana skäl för undantag som ofullständigt intyg, åldersgräns för den berörda personen, immunitet eller privilegier, eller det faktum att det återstår mindre än en månad av kördiskvalifikationen.

Innan något skäl för undantag åberopas bör den utfärdande medlemsstaten samråda med den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 9: Tidsfrister

I denna artikel fastställs att den utfärdande medlemsstaten ska vidta den åtgärd som ger kördiskvalifikationen verkan i hela unionen senast 15 dagar efter mottagandet av intyget.

I särskilda fall där det inte är möjligt för den utfärdande medlemsstaten att iaktta den tidsfrist som fastställts för erkännandefasen måste den informera och samråda med den medlemsstat där brottet begicks, men måste ändå utan dröjsmål se till att kördiskvalifikationen får verkan i hela unionen.

Artikel 10: Samråd mellan medlemsstaterna

Enligt denna artikel ska medlemsstaterna samråda med varandra på lämpligt sätt och utan dröjsmål för att säkerställa en effektiv tillämpning av detta direktiv.

Artikel 11: Information som ska lämnas av den utfärdande medlemsstaten

I denna artikel föreskrivs att den utfärdande medlemsstaten ska lämna information om olika aspekter och steg i förfarandet till den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 12: Information som ska lämnas av den medlemsstat där brottet begicks

Enligt denna artikel ska den medlemsstat där brottet begicks underrätta den utfärdande medlemsstaten om omständigheter som kan påverka det ursprungliga beslutet om kördiskvalifikation och om fullföljandet av kördiskvalifikation på dess territorium.

Artikel 13: Skyldighet att informera den berörda personen

Den utfärdande medlemsstaten måste underrätta den berörda personen om det beslut eller den åtgärd som vidtagits i samband med kördiskvalifikationen. Särskild hänvisning ska göras till den information som ska utbytas om de rättsmedel som finns tillgängliga enligt den utfärdande medlemmens lagstiftning.

Artikel 14: Rättsmedel

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna bör säkerställa att det finns lämpliga rättsmedel mot beslut som fattats i enlighet med detta direktiv. Det förtydligas att den kördiskvalifikation som den medlemsstat där brottet begicks har skickat underrättelse om endast bör bestridas genom en talan som väcks i den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 15: Nationella kontaktställen

Medlemsstaterna måste inrätta nationella kontaktställen. I enlighet med artikel 4 ska dessa nationella kontaktställen översända intygen. De bör också samarbeta med de myndigheter som är involverade i verkställigheten av kördiskvalifikationerna.

Artikel 16: Statistik

Enligt denna artikel ska medlemsstaterna regelbundet samla in uppgifter från de berörda myndigheterna och föra omfattande statistik om kördiskvalifikationer. Den insamlade statistiken ska skickas till kommissionen varje år. Det är nödvändigt att samla in omfattande uppgifter om kördiskvalifikationer för att möjliggöra en grundlig bedömning av hur den mekanism som fastställs i detta direktiv fungerar.

Artikel 17: Kommittéförfarande

I artikel 17 fastställs förfarandet för antagande av den genomförandeakt som avses i artikel 5.

Artikel 18: Förhållande till andra rättsakter

I denna artikel fastställs att detta direktiv inte påverkar de rättigheter och skyldigheter som följer av unionslagstiftningen om rättsligt samarbete och misstänkta och tilltalades rättigheter.

Artikel 19: Införlivande

Medlemsstaterna måste införliva bestämmelserna i direktivet inom en viss tidsram och anmäla dessa nationella åtgärder till kommissionen.

Artikel 20: Rapport om tillämpningen

En rapporteringsskyldighet införs för kommissionen när det gäller genomförandet av det föreslagna direktivet.

Artikel 21: Ikraftträdande och tillämpning

Detta är en standardbestämmelse enligt vilken direktivet träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 22: Adressater

Detta är en standardbestämmelse om att direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
 DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 c,
 med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
 efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
 med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
 av följande skäl:

- (1) Förbättrad trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik. I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030³ uttryckte kommissionen återigen sin ambitiösa målsättning om noll allvarliga skador och nära noll dödsolyckor på unionens vägar senast 2050 (*nollvisionen*), med delmålet att halvera antalet dödsolyckor och allvarliga skador fram till 2030.
- (2) För att uppnå trafiksäkerhetsmålen efterlyste den 29 mars 2017 medlemsstaternas transportministrar i Valettaförklaringen om trafiksäkerhet en förstärkning av unionens rättsliga ram för trafiksäkerhet, med särskilt fokus på behovet av samarbete mellan medlemsstaterna i fråga om kördiskvalifikationer för utrikes bosatta förare.
- (3) Till följd av den fria rörligheten för personer och den ökande internationella vägtrafiken påförs kördiskvalifikationerna ofta av andra medlemsstater än den där föraren är permanent bosatt och har erhållit sitt körkort.
- (4) Hittills kan en medlemsstat annan än den där föraren normalt är bosatt vidta åtgärder, i enlighet med sin nationella lagstiftning, när en person som innehar körkort från en annan medlemsstat har agerat rättsstridigt inom dess territorium. Genom en sådan åtgärd vägrar medlemsstaten där brottet begicks att erkänna giltigheten av ett körkort som har utfärdats av en annan medlemsstat och begränsar därmed den berörda personens rätt att framföra fordon. Tillämpningsområdet för dessa åtgärder är emellertid begränsat till den medlemsstats territorium där brottet begicks och till vägran att erkänna körkortets giltighet inom detta territorium. Om den medlemsstat

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ SWD(2019) 283 final.

som utfärdade körkortet inte vidtar några åtgärder kommer därför alla andra medlemsstater även fortsättningsvis att erkänna förarens körkort. Ett sådant scenario är dock ett hinder för förbättrad trafiksäkerhet i unionen. Förare som har fått en kördiskvalifikation i en annan medlemsstat än den där deras körkort utfärdades bör inte undgå verkningarna av denna när de befinner sig i en annan medlemsstat än den där brottet begicks.

- (5) För att säkerställa en hög skyddsnivå för alla trafikanter i unionen är det nödvändigt att fastställa särskilda regler för den unionsomfattande tillämpningen av kördiskvalifikationer som vid allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott påförs av en annan medlemsstat än den som utfärdade gärningsmannens körkort.
- (6) Genomförandet av detta direktiv bör dock inte kräva harmonisering av nationella bestämmelser om definitionen av trafikbrott, deras rättsliga karaktär och de tillämpliga påföljderna för sådana brott. Oavsett om de nationella åtgärderna i den medlemsstat där brottet begicks betraktas som administrativa eller straffrättsliga bör följaktligen den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer eftersträvas.
- (7) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av bestämmelserna om polissamarbete och straffrättsligt samarbete och av ömsesidigt erkännande av rättsliga avgöranden i samband med detta. Det bör inte heller påverka medlemsstaternas rättsliga myndigheters möjlighet att verkställa de beslut som de har utfärdat, särskilt beslut av straffrättslig karaktär.
- (8) Syftet med detta direktiv är att öka unionens möjligheter att förbättra trafiksäkerheten i hela unionen. Såsom domstolen har fastslagit utgör åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten en del av transportpolitiken och kan antas på grundval av artikel 91.1 c i fördraget⁴, i den mån det rör sig om ”åtgärder för att förbättra transportsäkerheten” i den mening som avses i den artikeln⁵.
- (9) Kördiskvalifikationer till följd av allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott kan bestå i återkallelse, begränsning eller omhändertagande av körkortet eller av gärningsmannens rätt att framföra fordon. Om brottet begicks i den medlemsstat som utfärdade körkortet kan kördiskvalifikationen även bestå i att körkortet ogiltigförklaras. Den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationerna bör uppnås genom att det är den medlemsstat som utfärdat körkortet som tillämpar dessa åtgärder.
- (10) Eftersom rattfylleri (dvs. att framföra fordon med en alkoholhalt i blodet som överskrider det lagliga gränsvärdet), fortkörning (dvs. att överstiga den högsta tillåtna hastigheten för en särskild vägsträcka eller en särskild fordonstyp) och drograttfylleri är de främsta orsakerna till trafikolyckor och dödsolyckor i unionen bör dessa typer av brott hanteras med största möjliga aktsamhet, och de bör därför betraktas som ”allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott” vid tillämpningen av detta direktiv. Med tanke på hur allvarliga de är bör trafikbrott som leder till dödsfall eller allvarlig kroppsskada också betraktas som allvarliga brott.
- (11) När en medlemsstat påför kördiskvalifikationer mot en person som inte har permanent bostäddningsort i landet i den mening som avses i artikel 17 i [förslag till nytt körkortsdirektiv] och som innehar ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat, bör kördiskvalifikationerna ha liknande unionsomfattande verkan som de skulle ha om

⁴ EUT C 202, 7.6.2016.

⁵ Domstolens dom (stora avdelningen) av den 6 maj 2014, kommissionen/parlamentet och rådet, C-43/12, EU:C:2014:298, punkt 43.

de hade påförts en person som innehar körkort utfärdat av den medlemsstaten. Även med tanke på principen om processuell autonomi bör det stå medlemsstaterna fritt att i enlighet med sin nationella lagstiftning besluta hur detta mål bäst ska uppnås. Man bör däremot beakta det faktum att när en medlemsstat påför en kördiskvalifikation mot en person som har sin permanenta bosättningsort i den medlemsstaten men innehar ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat, har bosättningsmedlemsstaten rätt att byta ut körkortet i syfte att tillämpa kördiskvalifikationen i enlighet med artikel 11.2 i [förslag till nytt körkortsdirektiv].

- (12) Den medlemsstat som har påfört kördiskvalifikationen (*den medlemsstat där brottet begicks*) bör meddela den medlemsstat som utfärdade den berörda personens körkort (*den utfärdande medlemsstaten*) om varje kördiskvalifikation som varar en månad eller längre som den berörda personen har tilldömts, i syfte att utlösa de förfaranden som krävs för att säkerställa den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationen. Ett sådant meddelande bör översändas med hjälp av ett standardintyg för att säkerställa ett smidigt, tillförlitligt och effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna.
- (13) Standardintyget bör minst innehålla en viss uppsättning uppgifter som möjliggör ett korrekt genomförande av detta direktiv, nämligen myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, det allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts, den kördiskvalifikation som följde på det, den berörda personen och de förfaranden som tillämpas för att införa kördiskvalifikationen. Ett sådant intyg bör också översättas till ett officiellt språk i den utfärdande medlemsstaten eller till något annat språk som den utfärdande medlemsstaten har godtagit, för att mottagaren snabbt ska kunna handlägga intyget. Genom att antalet upplysningar på standardintyget inskränks till det nödvändigaste blir intyget ändamålsenligt och medlemsstaterna slipper dela med sig uppgifter som är överflödiga eller inte står i proportion till brottet.
- (14) Om lagöverträdelser leder till kördiskvalifikationer bidrar det till god trafiksäkerhet inom unionen. På grundval av principen om ömsesidigt erkännande av körkort som utfärdats i medlemsstaterna erkänner alla medlemsstater automatiskt den utfärdande medlemsstatens återkallelse, ogiltigförklaring, omhändertagande eller begränsning av körkort. Därför bör den utfärdande medlemsstaten vara skyldig att se till att kördiskvalifikationer som påförs av andra medlemsstater får unionsomfattande verkan. När den utfärdande medlemsstaten meddelas om att en annan medlemsstat har påfört en kördiskvalifikation, och såvida inte en grund för undantag föreligger eller åberopas, ska den utfärdande medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att utvidga verkan av kördiskvalifikationen till unionen.
- (15) Vilken åtgärd som bör vidtas av den utfärdande medlemsstaten beror på typen av kördiskvalifikation. Med tanke på att återkallelser, omhändertaganden eller begränsningar av körkort eller rätten att framföra fordon med nödvändighet får olika konsekvenser, måste olika förfaranden genomföras för dessa olika åtgärder i enlighet med de berörda medlemsstaternas behörighet. I synnerhet när det gäller återkallelse bör den berörda personen kunna återfå körkortet eller rätten att framföra fordon i enlighet med de regler som tillämpas vid liknande omständigheter i den utfärdande medlemsstaten. När det gäller omhändertagande eller begränsning bör det säkerställas att det endast är åtgärdernas varaktighet som ges en unionsomfattande verkan, även om kördiskvalifikationen föreskriver ytterligare villkor. Det primära syftet med dessa åtgärder är ju att tillfälligt eller delvis hindra den berörda personen från att köra och inte att fastställa hur den personen bör återfå sin rätt att framföra fordon i den utfärdande medlemsstaten.

- (16) I princip bör detta direktiv inte begränsa medlemsstaternas möjlighet att tillämpa kördiskvalifikationer inom sitt territorium. Den medlemsstat där brottet begicks bör därför, i enlighet med sina nationella bestämmelser och med verkan som är begränsad till dess territorium, kunna fortsätta att tillämpa kördiskvalifikationer och eventuella ytterligare tillhörande villkor till dess att den berörda personen uppfyller dem.
- (17) Det är dock också viktigt att ta hänsyn till att det är den utfärdande medlemsstaten som är behörig att bedöma efterlevnaden av de krav som enligt unionsrätten fastställs för erhållande av körkort. Tillämpningen av ytterligare villkor i den utfärdande medlemsstaten bör inte heller leda till att den berörda personen måste uppfylla flera uppsättningar krav för att bevisa att denne inte kommer att utgöra en fara för trafiksäkerheten i unionen om han eller hon återfår sitt körkort eller sin rätt att framföra fordon. När den utfärdande medlemsstaten har vidtagit åtgärder för att säkerställa den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationen och därefter på nytt har bedömt den berörda personens lämplighet att återfå ett körkort eller rätten att framföra fordon, bör därför denna bedömning erkännas i hela unionen och därmed även i den medlemsstat där brottet begicks.
- (18) När den utfärdande medlemsstatens vidtar åtgärder för att säkerställa att en kördiskvalifikation har unionsomfattande verkan bör den därför inte utföra en ny bedömning av de fakta som föranledde diskvalifikationen. För att garantera att den unionsomfattande verkan inte strider mot proportionalitetsprincipen, de grundläggande rättigheterna eller undantag som föreskrivs i den utfärdande medlemsstatens lagstiftning är det dock lämpligt att fastställa vissa undantag från den utfärdande medlemsstatens skyldighet att anta åtgärder.
- (19) Av trafiksäkerhetsskäl och för att skapa rättssäkerhet för den berörda personen och för den medlemsstat där brottet begicks bör den utfärdande medlemsstaten säkerställa att kördiskvalifikationen får unionsomfattande verkan – alternativt tillämpa undantagsskäl – så snart som möjligt, dock senast 15 dagar efter meddelandet om kördiskvalifikationen. Detta bör inte påverka situationer där tidsfristen på grund av exceptionella omständigheter inte kan hållas. Även i sådana undantagsfall bör dock den utfärdande medlemsstaten agera utan onödigt dröjsmål och informera den medlemsstat där brottet begicks om tidsfristen och orsaken till förseningen.
- (20) För att detta direktiv ska kunna genomföras korrekt krävs nära, snabb och effektiv kommunikation mellan de berörda behöriga nationella myndigheterna. De behöriga nationella myndigheterna i de berörda medlemsstaterna bör därför vid behov samråda med varandra på lämpligt sätt. I specifika väldefinierade fall bör dessutom både den utfärdande medlemsstaten och den medlemsstat där brottet begicks utan dröjsmål förse varandra med viktig information som är relevant vid tillämpningen av detta direktiv. Detta bör vara fallet när det gäller antagandet av åtgärder som ger kördiskvalifikationer en unionsomfattande verkan, beslut som fattas av undantagsskäl, fullföljandet av kördiskvalifikationer och alla omständigheter som påverkar de ursprungligen påförda kördiskvalifikationerna.
- (21) Efter att ha meddelats om en kördiskvalifikation och gett den unionsomfattande verkan bör den utfärdande medlemsstaten utan dröjsmål informera den berörda personen så att han eller hon kan åberopa sina grundläggande rättigheter såsom rätten att bli hörd och överklaga besluten vid behöriga nationella domstolar.
- (22) Medlemsstaterna bör se till att det finns lämpliga rättsmedel som kan användas mot beslut som fattats i enlighet med detta direktiv, motsvarande dem som finns tillgängliga i liknande inhemska ärenden, och att information om sådana rättsmedel

tillhandahålls när dessa blir tillämpliga och i tillräckligt god tid för att de ska kunna utnyttjas effektivt. Det bör dock klargöras att det enda land där talan kan väckas för att bestrida en kördiskvalifikation som har meddelats i enlighet med artikel 4.1 är den medlemsstat där brottet begicks.

- (23) Skyddet för fysiska personer vid behandling av deras personuppgifter är en grundläggande rättighet. I enlighet med artikel 8.1 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna⁶ och artikel 16.1 i EUF-fördraget har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Relevant unionslagstiftning, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁷ och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680⁸, bör tillämpas i enlighet med deras respektive tillämpningsområde på behandling av personuppgifter inom ramen för detta direktiv.
- (24) I detta direktiv fastställs den rättsliga grunden för utbyte av personuppgifter i syfte att verkställa kördiskvalifikationer som påförts av en annan medlemsstat än den utfärdande medlemsstaten. Denna rättsliga grund är förenlig med artikel 6.1 c och, i tillämpliga fall, artikel 10 i förordning 2016/679 och artikel 8 i direktiv 2016/680. De personuppgifter som ska utbytas med den utfärdande medlemsstaten bör begränsas till vad som är nödvändigt för att uppfylla de skyldigheter som fastställs i detta direktiv.
- (25) För att säkerställa att informationsutbytet är smidigt, tillförlitligt och verkningsfullt bör varje medlemsstat utse ett nationellt kontaktställe för tillämpningen av detta direktiv. Den bör vidare säkerställa att dess respektive nationella kontaktställe samarbetar med de relevanta myndigheter som deltar i verkställigheten av de kördiskvalifikationer som omfattas av detta direktiv, särskilt för att se till att all nödvändig information delas i god tid.
- (26) Medlemsstaterna bör regelbundet samla in uttömmande statistik om tillämpningen av detta direktiv och översända den till kommissionen varje år. På grundval av dessa och andra uppgifter bör kommissionen utvärdera hur genomförandet av detta direktiv påverkar trafiksäkerheten och lägga fram en rapport om resultaten av denna utvärdering för Europaparlamentet och rådet vart femte år, vid behov tillsammans med lagstiftningsförslag om ändring av direktivet.
- (27) Detta direktiv bör inte påverka de rättigheter och skyldigheter som hänförs till annan tillämplig unionslagstiftning, i synnerhet rådets rambeslut 2008/947/RIF⁹ och rådets rambeslut 2005/214/RIF¹⁰, eller misstänkta och tilltalade personers rättigheter enligt direktiv 2010/64/EU¹¹, direktiv 2012/13/EU¹², direktiv 2013/48/EU¹³, direktiv (EU)

⁶ EUT C 202, 7.6.2016, s. 391.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁹ Rådets rambeslut 2008/947/RIF av den 27 november 2008 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på domar och övervakningsbeslut i syfte att övervaka alternativa påföljder och övervakningsåtgärder (EUT L 337, 16.12.2008, s. 102).

¹⁰ Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

2016/343¹⁴, direktiv (EU) 2016/800¹⁵ och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919¹⁶.

- (28) Medlemsstaterna bör kunna ingå bilaterala eller multilaterala avtal eller arrangemang med andra medlemsstater för att komplettera och underlätta det system som inrättas genom detta direktiv. De bör dock göra detta endast i den mån sådana avtal eller arrangemang gör det möjligt att utvidga tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv, bidrar till att ytterligare förenkla eller underlätta förfarandena för att ge kördiskvalifikationerna verkan i hela unionen och gör det möjligt att höja trafiksäkerheten.
- (29) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera utformningen av och innehållet i standardintyget för meddelande om kördiskvalifikation. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁷.
- (30) Detta direktivs mål – att förbättra trafiksäkerheten i hela unionen genom att säkerställa att beslut om kördiskvalifikationer till följd av allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott får unionsomfattande verkan – kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, men kan snarare, på grund av detta direktivs omfattning och konsekvenser, uppnås bättre på unionsnivå. Därför kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen¹⁸. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (31) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725¹⁹ och avgav ett yttrande den [DD/MM/ÅÅÅÅ].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁸ EUT C 202, 7.6.2016, s. 13.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

Mål och syfte

Målet med detta direktiv är att säkerställa en hög skyddsnivå för alla trafikanter i unionen. I detta syfte fastställs bestämmelser om en unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer för allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts i en annan medlemsstat än den som utfärdat den berörda personens körkort.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *kördiskvalifikation*: varje beslut som följer av ett allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott, som leder till att körkortet eller rätten att framföra motordrivna fordon återkallas, begränsas eller omhändertas och som inte längre kan överklagas, oavsett om det utgör en primär, sekundär eller kompletterande påföljd eller en säkerhetsåtgärd och oavsett om det är en administrativ eller straffrättslig påföljd.
2. *återkallelse*: återkallelse av körkortet eller av rätten att framföra fordon eller av erkännandet av körkortet respektive rätten att framföra fordon.
3. *omhändertagande*: tidsbegränsad begränsning av körkortets giltighet eller av rätten att framföra fordon eller av erkännandet av dessa, eller en kombination av en tidsbegränsad begränsning och uppfyllandet av ytterligare villkor.
4. *begränsning*: partiell begränsning av körkortets giltighet eller av rätten att framföra fordon eller av erkännandet av dessa, som antingen gäller under en viss tidsperiod eller tills ytterligare villkor har uppfyllts, eller under en kombination av tidsperiod och ytterligare villkor.
5. *ytterligare villkor*: villkor, utöver krav på att en viss tidsperiod måste ha förflutit, som en person som berörs av en kördiskvalifikation måste uppfylla för att kunna återfå sitt körkort eller sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort.
6. *medlemsstat där brottet begicks*: den medlemsstat som påförde en kördiskvalifikation.
7. *utfärdande medlemsstat*: den medlemsstat som utfärdade den berörda personens körkort och som meddelas om en kördiskvalifikation i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
8. *motordrivet fordon*: motordrivet fordon enligt definitionen i artikel 2.4 i [förslag till nytt körkortsdirektiv].
9. *körkort*: körkort enligt definitionen i artikel 2.1 i [förslag till nytt körkortsdirektiv].
10. *berörd person*: den fysiska person som har påförts en kördiskvalifikation.
11. *allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott*:
 - a) rattfylleri enligt definitionen i artikel 3 g i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413²⁰,

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

- b) fortkörning enligt definitionen i artikel 3 d i direktiv (EU) 2015/413,
 - c) drograttfylleri enligt definitionen i artikel 3 h i direktiv (EU) 2015/413,
 - d) beteende som strider mot vägtrafikbestämmelserna och har orsakat dödsfall eller allvarlig kroppsskada.
12. *permanent bosättningsort*: permanent bosättningsort i enlighet med artikel 17 i [förslag till nytt körkortsdirektiv].

Artikel 3

Kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan

När en medlemsstat inför en kördiskvalifikation mot en person vars permanenta bosättningsort är belägen i en annan medlemsstat och vars körkort har utfärdats av en annan medlemsstat ska medlemsstaterna se till att kördiskvalifikationen gäller inom hela unionens territorium i enlighet med detta direktiv.

Artikel 4

Skyldighet att meddela om kördiskvalifikation

1. När en kördiskvalifikation på minst en månad införs mot en person som inte har sin permanenta bosättningsort i den medlemsstat där brottet begicks, och som innehar ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat, ska den medlemsstat där brottet begicks meddela den utfärdande medlemsstaten om kördiskvalifikationen.
2. Det meddelande som avses i punkt 1 ska göras med hjälp av ett standardintyg enligt artikel 5 och i enlighet med förfarandet i punkt 3.
3. Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks ska fylla i, underteckna och översända intyget direkt till det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten, som ska vidarebefordra det till den myndighet som är behörig att säkerställa den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationen. Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks ska också översända den berörda personens körkort, om det har tagits i beslag, samt det ursprungliga beslutet om kördiskvalifikation eller en bestyrkt kopia av beslutet till det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten. Den medlemsstat där brottet begicks ska inte vara skyldig att översätta det ursprungliga beslutet eller den bestyrkta kopian.

Artikel 5

Standardintyg och överföringssätt

1. Före den [det datum för införlivande som anges i artikel 19] ska kommissionen genom en genomförandeakt fastställa hur standardintyget för meddelande om kördiskvalifikationer ska utformas och vilka uppgifter det ska innehålla. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 17.2.
2. Intyget ska innehålla följande uppgifter:

- a) Uppgift om vilken myndighet som påförde kördiskvalifikationen i den medlemsstat där brottet begicks.
 - b) En beskrivning av det allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brottet och de sakförhållanden som ledde till att kördiskvalifikationen påfördes.
 - c) Den berörda personens namn och adress, körkortsnumret och, vid behov, den berörda personens nationella identitetsnummer, om detta finns tillgängligt.
 - d) Tillämpliga rättsliga bestämmelser i den medlemsstat där brottet begicks.
 - e) De förfaranden som följts och den exakta omfattningen av och innehållet i kördiskvalifikationen, inbegripet, i tillämpliga fall, det datum då omhändertagandet eller begränsningen upphör att gälla samt eventuella ytterligare villkor som fastställts av den medlemsstat där brottet begicks.
 - f) Den tidsperiod (i dagar) för den kördiskvalifikation som påfördes av den medlemsstat där brottet begicks och som i förekommande fall redan har förflutit i den medlemsstaten.
3. Den medlemsstat där brottet begicks ska förse den utfärdande medlemsstaten med en översättning av intyget till ett officiellt språk i den utfärdande medlemsstaten eller till ett annat språk som den utfärdande medlemsstaten har godtagit i enlighet med punkt 4.
 4. Varje medlemsstat kan när som helst genom en förklaring som ges in till kommissionen ange att den kommer att godta översättningar av intyg på ett eller flera av unionens officiella språk som inte är officiellt språk i den medlemsstaten. En sådan förklaring kan när som helst återkallas. Kommissionen ska göra alla förklaringar och återkallelser av förklaringar tillgängliga för samtliga medlemsstater.
 5. Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks ska översända intyget till det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten via det nätverk för EU-körkort som avses i artikel 19.1 i [förslag till nytt körkortsdirektiv] (*Resper*).

Artikel 6

Säkerställande av att kördiskvalifikationer får unionsomfattande verkan

1. Efter meddelande om en kördiskvalifikation i enlighet med artikel 4.1 och såvida inte ett skäl för undantag enligt artikel 8 är tillämpligt, ska den utfärdande medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att kördiskvalifikationen har unionsomfattande verkan.
2. Om kördiskvalifikationen består i att körkortet återkallas ska de åtgärder som vidtas av den utfärdande medlemsstaten uppfylla följande villkor:
 - a) Den utfärdande medlemsstaten ska återkalla den berörda personens körkort eller rätt att framföra fordon.
 - b) Den berörda personen kan återfå körkortet eller rätten att framföra fordon i enlighet med de nationella bestämmelserna i den utfärdande medlemsstaten.
 - c) Den utfärdande medlemsstaten ska i möjligaste mån beakta alla delar av de ytterligare villkor som den berörda personen ska uppfylla för att återfå den rätt att framföra fordon som personen redan har uppfyllt i den medlemsstat där brottet begicks.

3. Om kördiskvalifikationen består i att körkortet omhändertas eller begränsas ska de åtgärder som vidtas av den utfärdande medlemsstaten uppfylla följande villkor:
 - a) Den utfärdande medlemsstaten ska omhänderta eller begränsa giltigheten för den berörda personens körkort eller rätt att framföra fordon till och med den dag den åtgärd som har påförts och har meddelats av den medlemsstat där brottet begicks (omhändertagande eller begränsning) upphör att ha verkan.
 - b) Om omhändertagandet eller den begränsning som påförts och meddelats av den medlemsstat där brottet begicks omfattas av både en fastställd tidsperiod och uppfyllandet av ytterligare villkor, ska den utfärdande medlemsstaten endast beakta den fastställda tidsperioden.
 - c) Om en begränsning påförs och meddelas av den medlemsstat där brottet begicks ska den beaktas i den mån dess art eller varaktighet är förenlig med lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten.
4. Utan att det påverkar den grund för undantag som anges i artikel 8.1 a ska den utfärdande medlemsstaten, när den antar åtgärder enligt denna artikel, vara bunden av och förlita sig på de uppgifter och de sakförhållanden som lämnats av den medlemsstat där brottet begicks i enlighet med artikel 5.

Artikel 7

Verkan av kördiskvalifikationer i den medlemsstat där brottet begicks

1. Detta direktiv ska inte hindra den medlemsstat där brottet begicks från att verkställa kördiskvalifikationen inom sitt territorium och i enlighet med sina nationella bestämmelser.
2. Om den utfärdande medlemsstaten har meddelats om en kördiskvalifikation som innehåller ytterligare villkor i enlighet med artikel 4.1 får den medlemsstat där brottet begicks fortsätta att tillämpa en sådan kördiskvalifikation inom sitt territorium till dess att den berörda personen uppfyller dessa villkor.
3. Ytterligare villkor som är knutna till en kördiskvalifikation som meddelats i enlighet med artikel 4.1 ska dock anses vara uppfyllda av den medlemsstat där brottet begicks om den utfärdande medlemsstaten anser att den berörda personen uppfyller den utfärdande medlemsstatens villkor för att han eller hon ska kunna återfå sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort eller kunna ansöka om ett nytt körkort.

Artikel 8

Skäl för undantag

1. Den utfärdande medlemsstaten får inte vidta de åtgärder som avses i artikel 6.1 om
 - a) det intyg som avses i artikel 5 är ofullständigt eller uppenbart felaktigt och de saknade respektive korrekta uppgifterna inte har lämnats i enlighet med punkt 3 i den här artikeln,
 - b) kördiskvalifikationen har verkställts fullt ut i den medlemsstat där brottet begicks,
 - c) kördiskvalifikationen är preskriberad i enlighet med lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten,

- d) det enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten finns ett privilegium eller en immunitet som förhindrar att kördiskvalifikationen verkställs,
- e) den återstående perioden för omhändertagandet eller den begränsning som ska delges till följd av kördiskvalifikationen vid tidpunkten för antagandet av de åtgärder som avses i artikel 6.3 är kortare än en månad,
- f) rättsliga förfaranden redan har ägt rum och den berörda personen enligt intyget inte var personligen närvarande vid den rättegång som ledde till att kördiskvalifikationen påfördes, såvida det inte i intyget anges att någon av följande omständigheter har inträffat, i enlighet med ytterligare processuella krav som fastställs i lagstiftningen i det land där brottet begicks:
 - i) Den berörda personen kallades personligen i god tid och underrättades om tid och plats för den förhandling som ledde till beslutet om kördiskvalifikation, eller mottog i praktiken på annat sätt officiell underrättelse om tid och plats för den förhandlingen på ett sådant sätt att det otvetydigt kunde fastställas att personen hade vetskap om den planerade förhandlingen, och underrättades i god tid om att ett beslut om kördiskvalifikation kunde meddelas även om personen inte var närvarande vid förhandlingen.
 - ii) Den berörda personen, som hade vetskap om den planerade förhandlingen, hade gett i uppdrag åt en advokat som av personen själv eller av staten hade utsetts att försvara personen vid förhandlingen, och försvarades i praktiken av den advokaten vid förhandlingen.
 - iii) Den berörda personen, som hade delgetts beslutet om kördiskvalifikation och uttryckligen hade underrättats om rätten till förnyad prövning eller överklagande, vilket skulle ha gett personen rätt att delta och få en ny prövning av sakfrågan, inklusive av nytt bevismaterial, vilket skulle kunna leda till att det ursprungliga beslutet om kördiskvalifikation upphävs, hade uttryckligen förklarat att han eller hon inte bestred beslutet om kördiskvalifikation, eller inte begärde förnyad prövning eller skulle överklaga beslutet inom de tillämpliga tidsfristerna.
- g) det i undantagsfall, på grundval av specifika och objektiva bevis, finns anledning att anta att verkställandet av kördiskvalifikationen under de särskilda omständigheterna i fallet skulle innebära en kränkning av en av de grundläggande rättigheterna i stadgan.

2. Den utfärdande medlemsstaten får besluta att även tillämpa följande skäl för undantag:

- a) Kördiskvalifikationen avser ett allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott som, på grundval av den information som meddelats enligt artikel 4.1, inte skulle bestraffas med en kördiskvalifikation enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten.
- b) Kördiskvalifikationen påfördes endast på grund av fortkörning och de gällande hastighetsbegränsningarna i den medlemsstat där brottet begicks överskreds med mindre än 50 km/h.
- c) Enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten kan den berörda personen på grund av sin ålder inte hållas ansvarig för det allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott för vilket kördiskvalifikationen påfördes.

3. När den utfärdande medlemsstaten i ett specifikt fall avser att tillämpa ett skäl för undantag enligt punkt 1 eller 2 ska den utan dröjsmål informera den medlemsstat där brottet begicks och, i tillämpliga fall, begära alla nödvändiga uppgifter för att undersöka huruvida ett av de skäl för undantag som avses där föreligger. Den medlemsstat där brottet begicks ska utan dröjsmål tillhandahålla de begärda uppgifterna och får lämna alla ytterligare uppgifter eller synpunkter som den anser vara relevanta.

De uppgifter som tillhandahålls enligt denna punkt får inte omfatta andra personuppgifter än de som är absolut nödvändiga för tillämpningen av punkterna 1 och 2 och får endast användas i syfte att tillämpa dessa punkter.

Artikel 9

Tidsfrister

1. Den utfärdande medlemsstaten ska vidta de åtgärder som avses i artikel 6.1 eller anta ett beslut om att ett skäl för undantag enligt artikel 8 ska tillämpas utan dröjsmål och, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, senast 15 dagar efter det att medlemsstaten mottog intyget i enlighet med artikel 5.1.
2. Det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten ska utan dröjsmål via Resper meddela det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 6.1 eller om fastställandet av att ett skäl för undantag är tillämplig i enlighet med artikel 8.
3. Om det i ett enskilt fall inte är möjligt att iaktta den tidsfrist som anges i punkt 1, ska det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten utan dröjsmål och på valfritt sätt meddela det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks, och ange skälen till att det inte var möjligt att iaktta denna tidsfrist.

Utgången av den tidsfrist som fastställs i punkt 1 ska inte befria den utfärdande medlemsstaten från dess skyldighet att utan dröjsmål vidta de åtgärder som avses i artikel 6.1.

Artikel 10

Samråd mellan medlemsstaterna

Vid behov ska medlemsstaterna samråda med varandra på lämpligt sätt och utan dröjsmål för att säkerställa en effektiv tillämpning av detta direktiv.

Artikel 11

Uppgifter som ska lämnas av den utfärdande medlemsstaten

Det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten ska utan dröjsmål informera det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks

- a) om mottagande av meddelandet om kördiskvalifikation, i enlighet med artikel 4.1,

- b) om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 6, så snart de blivit rättsligt bindande,
- c) om alla beslut om att ett skäl för undantag enligt artikel 8 är tillämpligt, jämte skälen för beslutet,
- d) om varje åtgärd som tillfälligt upphäver eller avslutar den unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationen och de bakomliggande skälen, även genom att den berörda personen har lyckats bestrida kördiskvalifikationen.

Artikel 12

Uppgifter som ska lämnas av den medlemsstat där brottet begicks

Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks ska utan dröjsmål informera det nationella kontaktstället i den utfärdande medlemsstaten om följande:

- a) Alla omständigheter som påverkar beslutet om att påföra kördiskvalifikationen.
- b) Verkan av kördiskvalifikationer i den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 13

Skyldighet att informera den berörda personen

1. Efter både mottagandet av meddelandet enligt artikel 4.1 respektive antagandet av åtgärder enligt artikel 6.1 ska den utfärdande medlemsstaten utan dröjsmål informera den berörda personen i enlighet med förfarandena i sin nationella lagstiftning.
2. I den information som ska lämnas i enlighet med punkt 1 ska åtminstone följande anges:
 - a) När informationen lämnas efter mottagandet av meddelandet enligt artikel 4.1 ska
 - i) namnet på de myndigheter i både den utfärdande medlemsstaten och den medlemsstat där brottet begicks som är behöriga att verkställa kördiskvalifikationen, och
 - ii) de rättsmedel som finns tillgängliga enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten, inbegripet rätten att bli hörd, anges.
 - b) När informationen lämnas efter antagandet av åtgärder enligt artikel 6.1 ska
 - i) närmare uppgifter om de åtgärder som vidtagits av den utfärdande medlemsstaten, och
 - ii) rättsmedel som finns tillgängliga enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten för att bestrida de vidtagna åtgärderna, anges.

Artikel 14

Rättsmedel

1. Medlemsstaterna ska se till att det finns tillräckliga rättsmedel mot beslut eller åtgärder som fattats i enlighet med detta direktiv, motsvarande dem som finns

tillgängliga i liknande inhemska fall. De ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om sådana rättsmedel tillhandahålls i så god tid att de kan utnyttjas effektivt.

2. En kördiskvalifikation som anmälts enligt artikel 4.1 får endast bestridas genom talan som väcks i den medlemsstat där brottet begicks.
3. Den medlemsstat där brottet begicks och den utfärdande medlemsstaten ska informera varandra om de rättsmedel som tillämpas mot beslut eller åtgärder som vidtagits i enlighet med detta direktiv.

Artikel 15

Nationella kontaktställen

1. Senast den [datum för införlivande av detta direktiv] ska varje medlemsstat utse ett nationellt kontaktställe för tillämpningen av detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska se till att deras respektive nationella kontaktställen samarbetar med de myndigheter som deltar i verkställigheten av de kördiskvalifikationer som påförts på grund av att allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott begåtts, särskilt för att säkerställa att all nödvändig information delas i god tid och att de tidsfrister som fastställs i artikel 9 iakttas.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de nationella kontaktställen som utsetts för tillämpningen av detta direktiv. Kommissionen ska göra den mottagna informationen enligt denna artikel tillgänglig för samtliga medlemsstater och på sin webbplats.

Artikel 16

Statistik

Medlemsstaterna ska regelbundet samla in uttömmande statistik om tillämpningen av detta direktiv och översända den till kommissionen varje år. Denna statistik ska innefatta följande:

- a) Antalet meddelanden som gjorts i enlighet med artikel 4.1, uppdelat efter vilka medlemsstater som mottagit meddelandena.
- b) Antalet gånger ett skäl för undantag har åberopats, inklusive de skäl för undantag som tillämpats, uppdelat efter vilka medlemsstater som utfärdat meddelandena.
- c) Tidsåtgången för att översända information om beslutet på grund av undantag.
- d) Antalet rättsmedel som har tillämpats mot åtgärder som vidtagits enligt artikel 6.1.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den körkortskommitté som inrättats genom artikel 22 i [förslag till nytt körkortsdirektiv]. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta genomförandeakten och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 18

Förhållande till andra rättsakter

1. Detta direktiv ska inte påverka de rättigheter och skyldigheter som följer av följande rättsakter:
 - a) Rådets rambeslut 2008/947/RIF.
 - b) Rådets rambeslut 2005/214/RIF.
 - c) Misstänkta och tilltalade personers rättigheter enligt direktiv 2010/64/EU, direktiv 2012/13/EU, direktiv 2013/48/EU, direktiv (EU) 2016/343, direktiv (EU) 2016/800 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919.
2. Medlemsstaterna får ingå bilaterala eller multilaterala avtal eller arrangemang med andra medlemsstater efter den [DD/MM/ÅÅÅÅ], i den mån sådana avtal eller arrangemang gör det möjligt att utvidga bestämmelserna i detta direktiv och bidrar till att ytterligare förenkla eller underlätta förfarandena för verkställande av kördiskvalifikationer som påförts för brott i en annan medlemsstat än den som utfärdade den berörda personens körkort.

Artikel 19

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [DD/MM/ÅÅÅÅ]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Senast den [DD/MM/ÅÅÅÅ] ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 20

Rapport om tillämpningen

Senast [ikraftträdande + 5 år] och därefter vart femte år ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, inbegripet dess

inverkan på trafiksäkerheten. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till ändring av direktivet.

Artikel 21

Ikraftträdande och tillämpning

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 22

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande