



Bruxelles, den 30. september 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionel sag:
2023/0053 (COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

RÅDETS BEGRUNDELSE

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

- Rådets begrundelse
- Vedtaget af Rådet den 29. september 2025

I. INDLEDNING

1. Den 1. marts 2023 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til en fuldstændig revision af direktivet om kørekort, den fjerde reform af dette direktiv. Forslaget var en del af Kommissionens Refitinitiativer og af "trafiksikkerhedspakken".
2. Rådet nåede til enighed om en generel indstilling den 4. december 2023¹.
3. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 28. februar 2024. Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) blev udpeget til ordfører for Parlamentets 10. valgperiode.
4. Forhandlingerne blev indledt med en første trilog den 22. oktober 2024 efterfulgt af triloger den 11. december 2024 og den 18. februar 2025. Under den fjerde trilog den 24. marts 2025 nåede forhandlerne til politisk enighed.
5. Den 30. april 2025 analyserede Coreper den endelige kompromistekst med henblik på at nå til enighed og bekræftede den.
6. Den 14. maj 2025 sendte TRAN-udvalgets formand en skrivelse til formanden for Coreper, hvori det bekræftes, at hvis Rådet godkender den aftalte tekst ved førstebehandlingen efter jurist-lingvisternes gennemgang, vil Parlamentet godkende Rådets holdning ved andenbehandlingen.

II. FORMÅL

7. De overordnede mål med forslaget er yderligere at forbedre trafiksikkerheden og lette borgernes frie bevægelighed inden for EU. De vigtigste elementer i reformen til støtte for disse mål er:
 - a. indførelse af et "mobilt" (dvs. digitalt) kørekort
 - b. et skridt hen imod harmonisering af de medicinske screeningsprocesser, der anvendes i medlemsstaterne

¹ 6345/23.

- c. en ordning for ledsaget kørsel med kørekort fra det fyldte 17. år
- d. en prøveperiode for nye førere
- e. tilladt vægt for fuldt elektriske personbilers maksimale totalmasse
- f. lettere adgang til kørekort for borgere, der flytter fra en medlemsstat til en anden, og en centraliseret evaluering af et tredjeland's rammer for vejtransport med henblik på ombytning af kørekort i en medlemsstat og
- g. ajourføring af prøvekravene til erhvervelse af kørekort og af mindstekravene med hensyn til føreres egnethed til at føre motorkøretøj.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

1. Proceduremæssig baggrund

- 8. På grundlag af Kommissionens forslag førte Parlamentet og Rådet forhandlinger med henblik på at nå til enighed om Rådets førstebehandlingsholdning, hvilket førte til tidlig enighed ved andenbehandlingen. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to fælleslovgivere er nået frem til.

2. Resumé af de vigtigste spørgsmål

- 9. Rådets førstebehandlingsholdning til de forskellige reformelementer, der er anført under punkt 7, er efter aftale mellem fælleslovgiverne følgende:
- 10. For så vidt angår indfasningen af mobilkørekortet (artikel 3 og 5) nåede de to institutioner frem til et kompromis om tidsplanen og om garantier for borgere, som foretrækker det fysiske dokument eller har brug for et senere, f.eks. til kørsel i tredjelande. Rådet nåede også til enighed om specifikke databeskyttelsesbestemmelser.

11. Rådet fastholdt i vid udstrækning sin holdning fra den generelle indstilling til oversigten over mindstekravene til screening af den fysiske og psykiske egnethed til at føre motorkøretøj forud for udstedelse og fornyelse af kørekort baseret på forskellige systemer, der er udviklet i medlemsstaterne (artikel 11). Ved første udstedelse af et kørekort skal ansøgeren gennemgå en lægeundersøgelse eller i forbindelse med motorcykel- og personbilskategorier udfylde en selvevalueringsformular. I forbindelse med overvågning af egnetheden efter første udstedelse af et kørekort til motorcykler eller personbiler er en alternativ mulighed, at medlemsstaterne har indført et nationalt system, der sikrer en reaktion på væsentlige ændringer i den fysiske eller psykiske egnethed. Rådet accepterede flere tilføjelser fra Parlamentets side, som er forenelige med denne tilgang.
12. Forhandlingerne om ordningen for ledsaget kørsel for 17-årige førere var kædet sammen med en bredere drøftelse om minimumsalder og erhvervsmæssig kørsel. Rådet fastholdt på den ene side sin holdning fra den generelle indstilling om, at ordningen for ledsaget kørsel for tunge køretøjer fortsat bør være frivillig med automatisk gensidig anerkendelse på tværs af grænserne. På den anden side accepterede Rådet en mere sammenhængende opførelse af de eksisterende minimumsaldre i artikel 7 og en tilpasning af minimumsalderen for kategorier af større busser efter erhvervelse af et kvalifikationsbevis med forbehold af en beskyttelsesforanstaltning vedrørende førere mellem 21 og 23 år (direktivets artikel 27).
13. For så vidt angår prøveperioden for nye førere (artikel 18) accepterede Rådet en række bestemmelser vedrørende medlemsstaternes foranstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden i denne gruppe samt en henvisning til de nultolerancepolitikker, der anvendes af medlemsstaterne. Rådet fastholdt sin holdning om, at de harmoniserede betingelser for nye førere ikke bør føre til en regulering af førerens adfærd på EU-plan, da det henhører under medlemsstaternes kompetence.
14. For så vidt angår vægtbegrænsninger pr. kørekortkategori for køretøjer, der anvender alternative drivmidler (artikel 9, stk. 2, litra j), fastholdt Rådet sin holdning, som var i overensstemmelse med Kommissionens forslag, men accepterede muligheden for at tilføje et påhængskøretøj (med forbehold af uddannelse, hvis den samlede vægt overstiger 4 250 kg) og en ækvivalens for personbiler, der anvender alternative drivmidler, og som er koblet til et tungt påhængskøretøj (kategori BE; artikel 9, stk. 2, litra j), samt en kortere gennemførelsesfrist på to år (artikel 29, stk. 2). Kommissionen accepterede at revidere bestemmelserne i overensstemmelse med de teknologiske fremskridt.

15. Forhandlingerne om vægtgrænser omfattede yderligere aspekter, som Parlamentet havde fokuseret på for at øge fleksibiliteten i særlige tilfælde (artikel 6, 7 og 9). Rådet, som allerede gav mulighed for fleksibilitet med hensyn til campingbiler i sin generelle indstilling, nåede til enighed om i kategori B at tillade en kombination med et påhængskøretøj op til en samlet vægt på 5 000 kg med forbehold af yderligere føreruddannelse eller -prøvning. Rådets tilladte vægt i kategori B for ambulancer blev samlet i et bredere regelsæt for udrykningskøretøjer. Mens Rådet accepterede større fleksibilitet med hensyn til den maksimale vægt (op til 5 000 kg) og minimumsalderen i kategori B og C, accepterede Parlamentet, at kørsel med ekstra vægt er betinget af en prøve eller uddannelse, og at reglerne er nationale foranstaltninger, som kræver gensidig anerkendelse. Rådet accepterede også fleksibiliteten til at køre tomme busser med et kategori C-kørekort med henblik på at foretage prøvekørsler hos synsvirksomheder og på værksteder (artikel 9, stk. 5).
16. Rådet flyttede sig i retning af Parlamentet og Kommissionen ved at give de personer, der skal aflægge prøve i kørsel med personbil, større fleksibilitet til at vælge stedet for prøven for at overvinde en sproglig hindring efter at være flyttet til en anden medlemsstat (artikel 20, stk. 4). For så vidt angår borgernes uhindrede bevægelsesfrihed på tværs af grænserne accepterede Rådet også, at en ny artikel (artikel 14) i forbindelse med ombytning eller erstatning af kørekort sikrer, at borgerne altid kan bevise deres førerrettigheder i hele Unionen. For så vidt angår tredjelandskørekort havde Rådet og Parlamentet fra starten meget ens holdninger, idet de begge var enige i det nye koncept om en evaluering på EU-plan af et tredjelands rammer for vejtransport med henblik på ombytning af kørekort i en medlemsstat (artikel 15). I den forbindelse kunne Rådet ikke acceptere en lignende tilgang til tredjelands kvalifikationsbevis for erhvervschauffører, men var enig i, at Kommissionen skal have til opgave at vurdere muligheden for at lette anerkendelsen af kvalifikationsbeviser udstedt af tredjelande.

17. Både Parlamentet og Rådet bibeholdt en række ændringer i bilag II om køreprøver og fornødne kundskaber og færdigheder. Dette vedrører f.eks. teknologiske fremskridt (avancerede førerstøttesystemer, retardersystemer, frivillig brug af simulatorer, elektriske motorcykler), yderligere fokus på bløde trafikanter (blinde vinkler, udstigning på vejsiden, opmærksomhed på cykelstier) og procesforenkling (dokumentation for korrekt håndtering af køretøjer med manuelt gear). I bilag III om mindstekrav til egnethed til at føre motorkøretøj accepterede Parlamentet for det meste Rådets tilføjelser, og Rådet accepterede en række af Parlamentets tilføjelser.
18. Endelig accepterede Rådet, men i mere begrænset omfang, de indberetningskrav til medlemsstaterne, som Kommissionen eller Parlamentet havde slået til lyd for (artikel 23). Rådet fastholdt sin holdning om en generel gennemførelsesfrist på fire år (artikel 29).

IV. KONKLUSION

19. Rådets holdning støtter målet med Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen.
20. Rådet mener derfor, at dets førstebehandlingsholdning er en afbalanceret gengivelse af forhandlingsresultatet, og at det nye kørekortdirektiv, når det er vedtaget, vil være et vigtigt bidrag til at forbedre trafiksikkerheden og borgernes frie bevægelighed i EU.