

**Bryssel den 30 september 2025  
(OR. en)**

**8353/1/25  
REV 1 ADD 1**

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2023/0053 (COD)**

---

---

**TRANS 153  
CODEC 493  
PARLNAT**

## **RÅDETS MOTIVERING**

---

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 29 september 2025

---

### **I. INLEDNING**

1. Den 1 mars 2023 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet förslaget till en fullständig översyn av körkortsdirektivet, vilken utgör den fjärde reformen av detta direktiv. Förslaget ingick i kommissionens Refit-initiativ och i trafiksäkerhetspaketet.
2. Den 4 december 2023 enades rådet om en allmän riktlinje<sup>1</sup>.
3. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 28 februari 2024. Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) utsågs till föredragande under parlamentets tionde mandatperiod.
4. Förhandlingarna inleddes med ett första trepartsmöte den 22 oktober 2024, följt av trepartsmöten den 11 december 2024 och den 18 februari 2025. Förhandlarna nådde en politisk överenskommelse vid det fjärde trepartsmötet den 24 mars 2025.

---

<sup>1</sup> 6345/23.

5. Den 30 april 2025 analyserade Coreper den slutliga kompromisstexten i syfte att nå en överenskommelse, och bekräftade den.
6. Den 14 maj 2025 skickade ordföranden för utskottet för transport och turism en skrivelse till Corepers ordförande som bekräftade att parlamentet, om rådet godkänner den överenskomna texten vid första behandlingen, efter juristlingvisternas granskning, kommer att godkänna rådets ståndpunkt vid sin andra behandling.

## **II. SYFTE**

7. De övergripande målen för förslaget är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten och underlätta medborgarnas fria rörlighet inom EU. De viktigaste inslagen i reformen till stöd för dessa mål är följande:
  - a. Införandet av ett ”mobilt” (dvs. digitalt) körkort.
  - b. Ett steg mot en harmonisering av den medicinska undersökning som tillämpas i medlemsstaterna.

- c. Ett system för beledsagad körning med körkort från 17 års ålder.
- d. En prøvotid för nya förare.
- e. En viktgräns med avseende på högsta tillåtna lastade vikt för helt eldrivna personbilar.
- f. Enklare tillgång till körkort för medborgare som flyttar från en medlemsstat till en annan, och en centraliserad bedömning av ramverket för vägtransporter i ett tredjeland med avseende på utbyte av körkort i en medlemsstat.
- g. En uppdatering av provkraven för att erhålla körkort och minimikraven för förarens lämplighet att framföra fordon.

### **III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN**

#### **1. Förfarande**

- 8. På grundval av kommissionens förslag förde parlamentet och rådet förhandlingar i syfte att enas om rådets ståndpunkt vid första behandlingen, vilket resulterade i en tidig överenskommelse vid andra behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

#### **2. Sammanfattning av huvudfrågorna**

- 9. Efter överenskommelsen mellan medlagstiftarna är rådets ståndpunkt vid första behandlingen om de olika inslag i reformen som anges i punkt 7 följande:
- 10. När det gäller infasningen av det mobila körkortet (artiklarna 3 och 5) nådde de två institutionerna en kompromiss om tidsplanen och om skyddsåtgärder för medborgare som föredrar den fysiska handlingen eller behöver en senare, till exempel för att köra i tredjeländer. Rådet enades också om särskilda dataskyddsbestämmelser.

11. Rådet vidhöll i stort sett sin ståndpunkt från den allmänna riktlinjen när det gäller fastställande av minimikrav för kontroll av fysisk och psykisk lämplighet att framföra fordon före utfärdande och förnyelse av körkort, på grundval av olika system som utvecklats i medlemsstaterna (artikel 11). Vid det första utfärdandet av ett körkort måste sökanden genomgå en medicinsk undersökning eller, för kategorier av motorcyklar och personbilar, fylla i ett formulär för självskattning. Ett alternativ för kontrollen av lämpligheten efter det första utfärdandet av ett körkort för motorcyklar eller personbilar är att medlemsstaterna inrättar ett nationellt system som säkerställer att åtgärder vidtas vid betydande förändringar i körkortsinnehavarens fysiska eller mentala lämplighet. Rådet godtog flera tillägg från parlamentet som är förenliga med denna strategi.
12. Förhandlingarna om systemet för beledsagad körning för 17-åriga förare var kopplade till en större diskussion om minimiålder och yrkestrafik. Å ena sidan vidhöll rådet sin ståndpunkt från den allmänna riktlinjen att systemet med beledsagad körning för tunga fordon bör förbli frivilligt och omfattas av automatiskt ömsesidigt erkännande över gränserna. Å andra sidan godtog rådet en mer samstämmig förteckning över de befintliga minimiåldrarna i artikel 7 och en anpassning av minimiåldrarna för kategorier av större bussar efter erhållande av ett yrkeskompetensbevis, med förbehåll för en skyddsåtgärd för förare mellan 21 och 23 år (artikel 27 i direktivet).
13. När det gäller prøvotiden för nya förare (artikel 18) godtog rådet flera bestämmelser som beskriver medlemsstaternas åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i denna grupp samt en hänvisning till nolltoleranspolitik som tillämpas av medlemsstaterna. Rådet vidhöll sin ståndpunkt att de harmoniserade villkoren för nya förare inte bör leda till en reglering på unionsnivå avseende förarnas beteende, vilket är en befogenhet för medlemsstaterna.
14. När det gäller viktbegränsningar per körkortskategori för fordon som drivs med alternativa bränslen (artikel 9.2 j) vidhöll rådet sin ståndpunkt, i linje med kommissionens förslag, men godtog möjligheten att fordonet kopplas till ett släpfordon (krav på genomförd utbildning om totalvikten överstiger 4 250 kg) och överensstämmelse för personbilar som drivs med alternativa bränslen och som är kopplade till ett tungt släpfordon (kategori BE; artikel 9.2 j) samt en kortare införlivandeperiod på två år (artikel 29.2). Kommissionen gick med på att se över bestämmelserna i enlighet med den tekniska utvecklingen.

15. Förhandlingarna om viktgränser omfattade ytterligare aspekter som parlamentet hade fokuserat på för att öka flexibiliteten i särskilda fall (artiklarna 6, 7 och 9). Rådet, som redan i sin allmänna riktlinje gav utrymme för flexibilitet i fråga om campingbilar, enades om att i kategori B tillåta fordonskombinationer med ett släpfordon upp till en sammanlagd vikt på 5 000 kg, med förbehåll för att föraren har genomfört ytterligare utbildning eller prov. Rådets viktgräns i kategori B för ambulanser slogs samman till en bredare uppsättning regler för uttryckningsfordon. Rådet godtog större flexibilitet när det gäller den maximala vikten (upp till 5 000 kg) och minimiåldrar i kategorierna B och C, och parlamentet godtog att körning med extra vikt omfattas av ett krav på ett godkänt prov eller genomförd utbildning och att reglerna utgörs av nationella åtgärder som är föremål för ömsesidigt erkännande. Rådet godtog också flexibiliteten att tomma bussar framförs av en innehavare av ett körkort för kategori C för att utföra testkörningar runt trafiksäkerhetsprovningscentrum och reparationsverkstäder (artikel 9.5).
16. Rådet gick mot parlamentet och kommissionen genom att tillåta större flexibilitet vid körkortsprov för framförande av personbil när det gäller valet av provplats, i syfte att övervinna språkhinder vid flytt till en annan medlemsstat (artikel 20.4). När det gäller medborgarnas obehindrade rörlighet över gränserna godtog rådet också att en ny artikel (artikel 14) säkerställer att medborgarna alltid kan bevisa sina körrättigheter i hela unionen när de byter ut eller ersätter körkort. I fråga om körkort från tredjeländer hade rådet och parlamentet redan från början mycket likartade ståndpunkter, och båda var överens om det nya konceptet med en bedömning på unionsnivå av ramverket för vägtransporter i ett tredjeland med avseende på utbyte av körkort i en medlemsstat (artikel 15). Rådet kunde i detta sammanhang inte godta en liknande strategi när det gäller kompetens hos yrkesförare från tredjeländer men höll med om att kommissionen skulle få i uppdrag att bedöma möjligheten att underlätta erkännandet av yrkeskompetensbevis som utfärdats av tredjeländer.

17. Både parlamentet och rådet behöll flera ändringar i bilaga II om förarprov och krav på kunskaper och färdigheter. Detta gäller till exempel tekniska framsteg (avancerade förarstödsystem, tillsatsbromssystem, frivillig användning av simulatorer, elektriska motorcyklar), ytterligare fokus på oskyddade trafikanter (döda vinkeln, urstigning på den sida som vetter mot gatan, uppmärksamhet på cykelbanor) och förenkling av processerna (bevis för korrekt hantering av fordon med manuell växellåda). I bilaga III om minimikrav i fråga om lämplighet att framföra fordon godtog parlamentet till största delen rådets tillägg, och rådet godtog flera tillägg från parlamentet.
18. Slutligen godtog rådet, men på ett mer begränsat sätt, krav på medlemsstaternas rapportering, vilket kommissionen eller parlamentet hade förespråkat (artikel 23). Rådet vidhöll sin ståndpunkt om en allmän tidsfrist för införlivande på fyra år (artikel 29).

#### **IV. SLUTSATS**

19. Rådets ståndpunkt stöder syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
20. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen avspeglar resultatet av förhandlingarna på ett välbalanserat sätt och att det nya körkortsdirektivet, när det väl har antagits, kommer att utgöra ett viktigt bidrag till att förbättra trafiksäkerheten och medborgarnas fria rörlighet i EU.