



Bryssel den 12 maj 2023
(OR. en)

9190/23

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

**TRANS 184
CODEC 818**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Komm. dok. nr:	6795/23 + ADD 1
Ärende:	Förberedelse inför mötet i rådet (<u>transport</u>, telekommunikation and energi) den 1 juni 2023 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 – Riktlinjedebatt

1. Vid rådets möte (transport) den 1 juni 2023 kommer ministrarna att uppmanas att hålla en riktlinjedebatt om den fjärde reformen av körkortsdirektivet¹. Ordförandeskapet har utarbetat ett bakgrundsdocument (se bilagan) som innehåller frågor som hjälp med att strukturera diskussionen.

¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (ST 6795/23 + ADD 1).

2. Coreper uppmanas att ta del av ordförandeskapets bakgrundsdocument som återges i bilagan till denna not och att översända det till rådet inför ovan nämnda riktlinjedebatt.
-

Fjärde reformen av körkortsdirektivet
Riktlinjedebatt mellan transportministrarna vid rådets möte
(transport, telekommunikation och energi)
den 1 juni 2023

Bakgrund

Körkortsreglerna utgör ett område som stegvis har harmoniserats på EU-nivå, från och med 1980 med det första körkortsdirektivet. Den senaste stora översynen, den tredje reformen 2006, måste tillämpas i medlemsstaterna genom införlivande i de nationella bestämmelserna till januari 2013. Förslaget om att ersätta direktivet genom en fjärde reform antogs av kommissionen den 1 mars 2023 som en del av trafiksäkerhetspaketet, efter en utvärdering² och en konsekvensbedömning³.

De allmänna målen med EU:s åtgärd är att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten för personer. De särskilda insatserna gäller praktiskt taget alla områden i det nuvarande direktivet, särskilt förbättring av körförmåga, kunskap och erfarenhet, minskning av farligt beteende, bedömning av om förarna är tillräckligt fysiskt och psykiskt lämpliga, åtgärder mot förfalskning och ”körkortsshopping”, en ram för administrativt samarbete och undanröjande av hinder för den fria rörligheten, bland annat genom förenkling av administrativa processer och krav.

Rådets förberedande organ inledde behandlingen av förslaget den 8 mars 2023. Ordförandeskapet har påbörjat arbetet med kompromissförslag⁴.

² Utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, SWD (2022) 17 final (EN), med stöd av en extern studie från juni 2021.

³ Dok. 6795/23 ADD 2 och 3.

⁴ Inriktning på ”block 3 och 4”, som omfattar artiklarna 8 och 10–18 samt tillhörande bilagor.

Trafiksäkerhet

I rådets slutsatser om trafiksäkerhet från 2017⁵, där rådet ställde sig bakom den så kallade Vallettaförklaringen, formulerades medlemsstaternas åtaganden på olika verksamhetsområden för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten. Slutsatserna underlättade kommissionens ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030⁶, där kommissionen på nytt åtog sig att uppnå EU:s medelfristiga mål att minska antalet dödsfall och allvarliga skador med 50 % fram till 2030 jämfört med 2020, och bekräftade rådets ambitiösa mål att uppnå nära noll dödsfall och noll allvarliga skador på EU:s vägar senast 2050 (nollvisionen).

Körkortsdirektivet utgör en viktig pelare i denna strategi och hör till dem som är mest påtagliga för EU-medborgarna.

Nya eller harmoniserade delar omfattar följande:

- En provotid på minst två år för nyblivna förare som omfattar alla kategorier av körkort, kopplad till utökad granskning (särskilt i samband med rattfylleri).
- Beledsagad körning av bilar och lastbilar från 17 års ålder för ökad körerfarenhet.
- Förlängning av den normala förnyelseperioden för motorcyklar och personbilar till 15 år, men med ett avbrott vid 70 års ålder för att möjliggöra en mer frekvent bedömning av förlämpligheten.
- Koncentrering av hälso- och sjukvårdsresurserna genom krav på en självutvärdering av hälsan som en åtgärd som gör det möjligt att fastställa behovet av en läkarundersökning före körkort för personbilar och motorcyklar.
- Beslut på EU-nivå (kommissionen) om likvärdigheten i ett tredjelandets trafiksäkerhet, vilket leder till ett fullständigt erkännande vid utbyte av körkort från ett sådant land.

⁵ Dok. ST 8666/1/17 REV 1 antaget den 8 juni 2017.

⁶ Nästa steg mot nollvisionen (SWD (2019) 283 final).

Teknisk uppdatering och digitalisering

Liksom vid tidigare reformer måste de nuvarande bestämmelserna uppdateras med avseende på den tekniska utvecklingen. Följande delar ingår i detta arbete:

- Körkort för personbilar blir automatiskt giltiga efter två år för tyngre fordon som drivs med alternativa bränslen.
- Enklare tillgång till bilar med manuell växellåda om utbildningen genomförts i ett automatväxlat fordon.
- Utvidgning av teoriprovet till att omfatta attityder till oskyddade trafikanter, förutseende av faror, risker i samband med körning med hjälp av avancerade förarassistanssystem, kunskap om säkerhetsaspekter hos fordon som drivs med alternativa bränslen och körbeteende för att begränsa utsläpp.
- Användning av simulatorer för att praktiskt testa reaktionen vid farliga situationer.

Den viktigaste moderniseringsaspekten i förslaget är det obligatoriska införandet av ett digitalt körkort⁷, som bör vara datorbaserat och kontrolleras elektroniskt. Egenskaperna hos ett sådant körkort bör utvecklas tillsammans med den europeiska e-identitetsplånboken för verifiering av EU:s digitala identifieringar i alla medlemsstater, som syftar till att täcka onlinetjänster, rörlighet och körkort, hälsa, utbildning, digitala finanser och resebehörighetsuppgifter. De tillhörande förslagen väntas läggas fram i slutet av 2023. Innehavaren av ett digitalt körkort bör kunna förnya eller byta ut ett sådant körkort i unionen genom en portal för digitala tjänster som tillhandahålls av medlemsstaterna. Det digitala körkortet ska vara den standardtyp av körkort som utfärdas, vilket ger medborgarna möjlighet att begära ett fysiskt körkort eller både och.

⁷ Kallat ”mobilt körkort” i enlighet med relevant ISO-standard.

Frågor:

1. På vilket sätt anser du att körkortsdirektivet kan bidra ytterligare till att öka trafiksäkerheten i unionen?
 2. Vad anser du om kravet på en självbedömning av hälsan innan ett körkort utfärdas eller förnyas?
 3. Innehåller förslaget rätt komponenter när det gäller digitalisering och anpassning till den tekniska utvecklingen? Vad anser du bör vara centrala inslag i utformningen och genomförandet av digitala körkort (t.ex. när det gäller EU-standarder, kontrollerbarhet, infasning och gradvis ersättning av fysiska körkort)?
-