Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012

(COM(2023) 127 final — 2023/0053 (COD))

og om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten

(COM(2023) 128 final — 2023/0055 (COD))

(2023/C 293/19)

Ordfører: **Philippe CHARRY**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 17.4.2023
	Rådet for Den Europæiske Union, 20.4.2023 og 26.4.2023
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, og artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	16.5.2023
Vedtaget på plenarforsamlingen	14.6.2023
Plenarforsamling nr.	579
Resultat af afstemningen	
(for/imod/hverken for eller imod)	210/1/2

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Målet med den lovgivningspakke, som Kommissionen har foreslået, er at nå målsætningen om nul trafikdræbte i Den Europæiske Union (EU) senest i 2050. I nærværende udtalelse behandles reformens to aspekter, nemlig på den ene side at indføre et digitalt kørekort og på den anden side at styrke bekæmpelsen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser i hele EU.

1.2. Formålet med at give førere i EU et digitalt kørekort er endvidere at fjerne de forskelle og den langsommelighed i medlemsstaternes administrative behandling af udenlandske bilisters ansøgninger om ombytning af kørekort, som hæmmer den frie bevægelighed. Dette kørekort vil kunne lagres på mobiltelefonen eller ethvert andet digitalt medium. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) støtter dette formål, men ønsker, at det papirbaserede førerbevis fortsat skal være tilgængeligt for de førere, der ønsker det. Af hensyn til den digitale inklusion af alle aldersgrupper anbefaler EØSU desuden personlig og gratis uddannelse og vejledning i brugen af det nye digitale kørekort.

1.3. På samme måde anbefaler EØSU at fjerne den aldersmæssige begrænsning af kørekortets gyldighed, der er fastsat i artikel 10 i forslaget til direktiv om kørekort, for personer på 70 år og derover. Udvalget opfordrer til en ikkediskriminerende tilgang omfattende en konkret medicinsk vurdering, der gælder for alle førere med konstaterede funktionsnedsættelser, som påvirker evnen til at køre.

1.4. EØSU ser gerne, at forslaget til direktiv om frakendelse af førerretten giver bedre garantier mod risikoen for overlapning med anvendelsesområdet for samarbejde i straffesager. Den hermed påtænkte informationsudveksling om overtrædelser begået af førere er nemlig baseret på artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedrørende den fælles transportpolitik, mens den planlagte udveksling af oplysninger mellem nationale myndigheder snarere synes at vedrøre strafbare handlinger baseret på principperne om politisamarbejde som fastsat i artikel 87 i TEUF samt principperne om retligt samarbejde i straffesager som fastsat i artikel 82 i TEUF.

1.5. EØSU konstaterer, at der i lovgivningspakken lægges vægt på den menneskelige faktor, mens mange trafikulykker skyldes manglende vedligeholdelse af vejene, og at der intet nævnes om vejinfrastrukturforvalternes ansvar. EØSU mener, at vekselvirkningen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1936 ([1]), hvis gennemførelse og eventuelle overlapning med de planlagte foranstaltninger Kommissionen i øjeblikket overvåger, risikerer at underminere den forventede effektivitet ved at skabe for bred en vifte af retlige instrumenter.

1.6. Forslaget til direktiv om frakendelse af førerretten fastsætter, at førerens nationale identifikationsnummer, der er anført på ID-kortet, om nødvendigt skal indgå i de elektroniske data, der udveksles mellem de nationale myndigheder. I mange medlemsstater giver det nationale identifikationsnummer imidlertid også adgang til den pågældendes patientjournal. EØSU bemærker, at den generelle forordning om databeskyttelse i princippet forbyder behandling af helbredsoplysninger, fordi der er tale om »følsomme« oplysninger. EØSU opfordrer til, at forslaget til direktiv præciseres på dette punkt.

1.7. EØSU ser gerne, at den bestemmelse, der gør det muligt at vedtage gennemførelsesforanstaltninger til direktivet om frakendelse af førerretten, allerede inden det er blevet gennemført i medlemsstaterne, fjernes fra lovgivningsforslaget, da det tilsidesætter retssikkerhedsprincippet samt princippet om retsreglernes hierarki og tidsmæssige anvendelse.

1.8. EØSU noterer sig muligheden for at tillade unge at påbegynde ledsaget kørsel i lastbil fra 17-årsalderen. Udvalget understreger også behovet for at tilpasse lastbilchaufførers erhvervsuddannelse og forbedre arbejdsvilkårene og lønningerne for at gøre jobbet mere attraktivt. Udvalget opfordrer Kommissionen til at tilskynde arbejdsgiverne til at forbedre situationen med alle tilgængelige midler, f.eks. ved at styrke uddannelsen eller skabe mere opmærksomhed om problemet i medlemsstaterne.

1.9. EØSU anbefaler en harmonisering med henblik på at sikre, at kommende lastbilchauffører efter teoridelen og de praktiske køretimer får praktisk kørselserfaring sammen med en hertil specialuddannet ledsager. Den påtænkte reform bør fastsætte, at det først efter en længere periode med ledsaget kørsel og en meget selektiv køreprøve skal være tilladt for en fører på 17 år at føre lastbil. EØSU opfordrer til, at forslaget til direktiv peger i den retning.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Målet med den lovgivningspakke, som Kommissionen har foreslået, er at nå målsætningen om nul trafikdræbte i Den Europæiske Union (EU) senest i 2050 og en halvering af antallet af trafikdræbte senest i 2030. Det foreslås at indføre et digitalt kørekort, der er gyldigt i alle medlemsstater, og at forbedre den grænseoverskridende anvendelse af frakendelse af førerretten. Kommissionen har oplyst, at lastbiler og biler forårsager de fleste ulykker med dødelig udgang, og at 70 % af de tilskadekomne i byområder er bløde trafikanter.

2.2. Nærværende udtalelse fokuserer på to af forslagene i lovgivningspakken, nemlig en forebyggende og en retshåndhævende komponent:

— Forebyggelsen består i at forberede bilisterne bedre på nulemissionskøretøjer og kørsel i bymæssig bebyggelse, hvor der også færdes flere og flere på cykel, på løbehjul og til fods.

— Håndhævelsen omfatter forbedret adgang til medlemsstaternes motorregistre og øget samarbejde mellem medlemsstaterne om efterforskning af lovovertrædelser.

2.3. Lovgivningspakkens særlige fokus på elektriske køretøjer er også i tråd med målene om at reducere CO_2-fodaftrykket, drivhusgasemissionerne og støjforureningen.

2.4. Desuden tages der i pakken højde for køretøjernes teknologiske udvikling, omstillingen fra manuelt gear til automatgear og ændringen i køretøjernes vægt.

Det digitale kørekort

2.5. Ifølge *forslaget til direktiv COM(2023) 127 final* skal der indføres et digitalt kørekort fra og med 2023. Forslaget indeholder også bestemmelser med henblik på at lette overgangen til »nulemissionskøretøjer«.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1936 af 23. oktober 2019 om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 305 af 26.11.2019, s. 1).

2.6. Ved revisionen ændres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF ([2]), hvis mål var at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed, med indførelsen af:

— en obligatorisk enhedsmodel til kørekort for alle førere i EU fra 2033 for at sikre bedre beskyttelse mod svig og forfalskning

— kategorisering af kørekortene efter motorkøretøjets type og den aldersgrænse, der gælder for føreren af det pågældende køretøj

— obligatorisk administrativ fornyelse af alle nye kørekort hvert tiende år

— forenkling af den administrative byrde for førere, der skifter bopæl til en anden medlemsstat

— anvendelse af fælles normer og mindstekrav med hensyn til førernes færdigheder, viden og fysiske og psykiske egnethed

— gradvis adgang til kraftige motorcykler baseret på mindstekrav til alder og erfaring med mindre kraftige motorcykler

— oprettelse af et netværk til udveksling af kørekortoplysninger mellem nationale myndigheder (RESPER).

2.7. Der er to hovedårsager til denne fjerde revision af EU-reglerne om førerbevis. På den ene side har førerens evner, adfærd og sundhed væsentlig betydning for mange trafikulykker med dræbte, kvæstede eller andre alvorlige følger. Der er nemlig alt for mange kørekortindehavere, der sætter sig bag rattet, selv om deres egnethed til at føre motorkøretøj er mangelfuld. I den henseende synes alderskriteriet ikke længere at være afgørende, for der findes undersøgelser, der viser, at visse specifikke sundhedskriterier, f.eks. stofbrug, mental sundhed, epilepsi, diabetes, hjertelidelser og søvnapnø, ikke hænger direkte sammen med og er mere relevante end alderen for at vurdere førerens egnethed.

2.8. På den anden side er den opnåede viden, praktiske erfaring og bevidsthed om risici særligt begrænset blandt unge førere. Det høje antal ulykker, der involverer unge førere, viser, at kravene til erhvervelse af kørekort ikke er helt afstemt med målet om trafiksikkerhed.

2.9. Desuden vil den gradvise indførelse af kørsel med ledsager, automatisk nødbremsning og automatiserede køretøjer indvirke på kørslen og gøre det nuværende direktiv 2006/126/EF forældet.

2.10. Det ser også ud til, at unionsborgernes frie bevægelighed hæmmes af det administrative besvær ved erhvervelse, anerkendelse, fornyelse eller ombytning af et kørekort i en anden medlemsstat end den, som har udstedt det. Visse kriterier i direktiv 2006/126/EF, såsom kriteriet vedrørende »sædvanlig bopæl«, giver anledning til så mange fortolkningsproblemer, at kørekortindehavere til tider må vente i over seks måneder på at få tilladelse til at køre i deres nye bopælsland. Endvidere har unionsborgere, der bor i en anden medlemsstat, nogle gange svært ved at erhverve kørekortet på et andet sprog end deres eget, især fordi der ikke er fastsat bestemmelser om tolkebistand.

2.11. I øvrigt findes der ingen fælles regler for anerkendelse af førerbeviser, der er udstedt i et tredjeland til en person, der bosætter sig i EU, for slet ikke at nævne, at et kørekort, der er udstedt i én medlemsstat, muligvis ikke kan anerkendes som gyldigt i en anden.

2.12. Endelig har mange medlemsstater allerede indført eller har planer om at indføre et digitalt kørekort, der er gyldigt uden krav om samtidig fremvisning af ID-kort. Direktiv 2006/126/EF indeholder imidlertid kun bestemmelser om anerkendelse af førerbevis i papirformat, hvilket skaber en ny hindring for unionsborgernes frie bevægelighed.

2.13. Forslaget til direktiv tager højde for FN's verdensmål for bæredygtig udvikling ([3]) om at bidrage til at gøre byer og levevilkår mere inkluderende, sikre, modstandsdygtige og bæredygtige og give alle adgang til sikre, økonomisk overkommelige, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer senest i 2030. Det er ligeledes i overensstemmelse med målene i den grønne pagt ved at fastsætte nye regler om automatgear og om maksimalvægt for de fleste nulemissionskøretøjer i kategori B.

2.14. Forslaget har også særlig vægt på bløde trafikanter som cyklister, fodgængere, løbehjulsbrugere og personer, der er bevægelseshæmmede eller har et handicap, og gør det lettere at forny kategori C- og D-kørekort, hvilket gavner transportvirksomhederne, der hovedsagelig er SMV'er.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).
([3]) https://sdgs.un.org/.

Trafiksikkerhed og strafskærpelse

2.15. I 2018 satte Den Europæiske Union sig som mål at halvere antallet af trafikdræbte senest i 2030. Tallene i den seneste rapport, der blev offentliggjort i februar 2023, er desværre alarmerende: 20 600 personer blev sidste år dræbt i trafikulykker i Europa.

2.16. Ifølge forslaget til direktiv COM(2023) 128 final om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten skal der ske en nedbringelse af straffriheden ved at give de nationale myndigheder adgang til nationale kørekortregistre og ved at forbedre deres indbyrdes samarbejde om at inddrive bøder.

2.17. Dette samarbejde, som allerede findes med hensyn til hastighedsoverskridelser, foreslås udvidet til at omfatte andre overtrædelser, f.eks. manglende overholdelse af sikkerhedsafstanden til andre køretøjer, hasarderede overhalinger, navnlig ved fuldt optrukne linjer, og farlige parkeringer.

2.18. Den foreslåede reform har som mål at forbedre køreundervisningen, eftersom to ud af fem dødsulykker i Europa involverer en fører under 30 år. Der foreslås strafskærpelse ved spirituskørsel i form af en prøvetid på mindst to år for førere, der netop har erhvervet kørekort, og en tilhørende »nultoleranceregel« ved kørsel i spirituspåvirket tilstand ([4]).

2.19. Direktivforslaget omfatter også overtrædelser begået af førere, der ikke har bopæl i den medlemsstat, hvor de har begået overtrædelsen. Mere end 40 % af de førere, der i 2019 begik en lovovertrædelse i en anden medlemsstat end deres bopælsmedlemsstat, blev således ikke retsforfulgt eller betalte ikke en bøde, og kun 50 % af disse førere blev identificeret.

2.20. Ifølge direktivforslaget bør der være lige behandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere i tilfælde af overtrædelser, og bøderne bør kunne betales via en onlineportal. I forslaget til direktiv præciseres det ikke desto mindre, at det enkelte land bevarer sin lovgivning, når det gælder bestemmelserne om strafbarhed og strafferamme.

2.21. Tanken med reformen er, at de nationale myndigheder skal have adgang til hinandens nationale registre og skal forbedre deres samarbejde om at inddrive bøder. Dette samarbejde, som allerede findes med hensyn til hastighedsoverskridelser, udvides til at omfatte andre overtrædelser, f.eks. manglende overholdelse af sikkerhedsafstanden til andre køretøjer, hasarderede overhalinger og farlige parkeringer.

2.22. Reformen indeholder også mulighed for dels at inddrage et kørekort i alle EU's medlemsstater, dels i kraft af princippet om gensidig anerkendelse at harmonisere reglerne om suspension og annullering af et kørekort som følge af manglende overholdelse af lyssignaler, farlig overskridelse af den tilladte hastighedsgrænse samt afvisning af at lade sig teste for spiritus- eller narkopåvirkning.

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. EØSU er af den opfattelse, at forslaget til direktiv om frakendelse af førerretten på grundlag af artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF om gennemførelsen af den fælles transportpolitik ikke i tilstrækkelig grad garanterer mod risikoen for overlapning med anvendelsesområdet for samarbejde i straffesager. Den planlagte udveksling af oplysninger vedrører nemlig strafbare handlinger og forudsætter et politisamarbejde som omhandlet i artikel 87 i TEUF og et retligt samarbejde i straffesager som omhandlet i artikel 82 i TEUF, mens det foreslåede direktiv kun er baseret på artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF.

3.2. EØSU konstaterer, at hvor der i forslaget lægges vægt på den menneskelige faktor, udelades det forhold, at mange trafikulykker skyldes manglende vedligeholdelse af vejene, og der nævnes intet om vejinfrastrukturforvalternes ansvar. EØSU mener, at vekselvirkningen med direktivforslaget og direktiv (EU) 2019/1936, hvis gennemførelse og eventuelle overlapning med de planlagte foranstaltninger Kommissionen i øjeblikket overvåger, risikerer at underminere den forventede effektivitet ved at skabe for bred en vifte af retlige instrumenter.

3.3. Artikel 5, stk. 2, litra c), i forslaget til direktiv om frakendelse af førerretten fastsætter, at førerens nationale identifikationsnummer, der er anført på ID-kortet, om nødvendigt skal indgå i de elektroniske data, som de nationale myndigheder har adgang til. I punkt 6 i bilag I til direktivforslaget om det digitale kørekort hedder det udtrykkeligt, at nummeret på det nationale ID-kort er en af de oplysninger, der skal være indeholdt i identitetskortets mikrochip, og som skal kunne aflæses elektronisk. I mange medlemsstater giver det nationale identifikationsnummer imidlertid også adgang til den pågældendes patientjournal.

([4]) Efter en drøftelse med Kommissionen fremgår det, at begrebet nultolerance skal forstås som det, der er teknisk rimeligt.

3.4. EØSU bemærker, at den generelle forordning om databeskyttelse i princippet forbyder behandling af helbredsoplysninger, fordi der er tale om »følsomme« oplysninger. EØSU opfordrer til, at forslaget til direktiv præciseres på dette punkt.

3.5. Gennemførelsen af artikel 5, stk. 2, litra c), kan fastlægges i en gennemførelsesretsakt, der vedtages af Kommissionen efter udvalgsproceduren og endda inden gennemførelsesdatoen. EØSU beklager denne bestemmelse, der gør det muligt at vedtage gennemførelsesforanstaltninger til et direktiv, allerede inden det er blevet gennemført i medlemsstaterne, idet bestemmelsen undergraver retssikkerheden ved at tilsidesætte retssikkerhedsprincippet samt princippet om retsreglernes hierarki og tidsmæssige anvendelse.

3.6. Efter EØSU's mening løser det kun en del af problemet at tillade unge at påbegynde ledsaget kørsel i lastbil fra 17-årsalderen for at opmuntre dem til at vælge erhvervet som lastbilchauffør, hvor der er mangel på arbejdskraft. Der er også behov for at tilpasse lastbilchaufførers erhvervsuddannelse og forbedre arbejdsvilkårene og lønningerne for at gøre jobbet mere attraktivt. EØSU opfordrer Kommissionen til at tilskynde arbejdsgiverne til at forbedre situationen med alle tilgængelige midler, f.eks. ved at styrke uddannelsen eller skabe mere opmærksomhed om problemet i medlemsstaterne.

3.7. Efter EØSU's mening bør medlemsstaterne kunne give førere på 18 år og derover tilladelse til at føre busser i kategori D/DE og køretøjer i kategori D/DE på deres område uden en afstandsbegrænsning på 50 km.

3.8. Ifølge kørekortsreformen skal det være tilladt for unge førere mellem 16 og 21 år med B1-kørekort at føre biler med begrænset hastighed. Dette er et interessant forslag med sigte på at begrænse brugen af usikre lette motorcykler eller scootere og afhjælpe manglen på offentlig transport i visse regioner, især fordi biler med begrænset hastighed også kan anvendes af førere, der ikke har B-kørekort, eller endda fungere som overgangsløsning for ældre med nedsat køreevne. EØSU støtter op om disse tiltag.

3.9. Det bør også være muligt at begrænse bilernes hastighed på andre måder end gennem den hastighedsgrænse, som Kommissionen har foreslået. Elektroniske anordninger til begrænsning af hastigheden er et pålideligt og moderne alternativ. Medlemsstaterne kan på deres side fastsætte sanktioner for ulovlig manipulering af motorers hastighedsbegrænsninger.

3.10. EØSU støtter også den påtænkte mulighed for at føre køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og som vejer op til 4 250 kg, med et B-kørekort, da dette kan fremskynde elektrificeringen af vognparken af lette lastbiler og mindske manglen på chauffører. Desuden har bilfabrikanterne allerede indført et stort antal elektriske varevogne på 3 500-4 250 kg med en opladningskapacitet, der svarer til opladningskapaciteten for de dieselvarevogne, der aktuelt findes på markedet.

3.11. Ifølge EØSU bør kommende lastbilchaufførers efter teoridelen og de praktiske køretimer erhverve praktisk kørselserfaring sammen med en hertil specialuddannet ledsager. Ledsagerne bør uddannes specielt til dette formål.

3.12. Den påtænkte reform bør fastsætte, at det først efter en længere periode med ledsaget kørsel og en meget selektiv køreprøve skal være tilladt for en fører på 17 år at føre lastbil. Direktivforslaget bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

Bruxelles, den 14. juni 2023.

Oliver RÖPKE
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg