



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.3.2023  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

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**

(Text av betydelse för EES)

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

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Detta förslag avser en omfattande översyn av unionens körkortregler. Det är den tredje översynen av dessa regler, som först infördes 1980 genom direktiv 80/1263/EEG<sup>1</sup>, vilket åtföljdes av det andra körkortsdirektivet 91/439/EEG<sup>2</sup> och det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG<sup>3,4</sup>.

#### • Motiv och syfte med förslaget

Trafiksäkerheten i EU har förbättrats avsevärt under de senaste 20 åren. Antalet dödsoffer i trafiken har minskat med 61,5 %, från omkring 51 400 under 2001 till omkring 19 800 under 2021. Förbättringen av trafiksäkerheten har dock inte varit tillräcklig. Från och med 2014 har minskningen av antalet dödsoffer i trafiken saktat in, vilket i mars 2017 föranledde EU:s transportministrar att utfärda en ministerförklaring om trafiksäkerhet vid det informella transportrådsmötet i Valletta<sup>5</sup>. I denna förklaring uppmanas kommissionen att undersöka möjligheten att stärka EU:s regelverk för trafiksäkerhet för att minska antalet dödsfall i trafiken.

Som en del av sitt tredje mobilitetspaket från maj 2018 utfärdade kommissionen en strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet<sup>6</sup>, där den förespråkade en ny strategi för att bryta den stagnerande trenden vad gäller förbättringen av EU:s trafiksäkerhet och göra framsteg mot det långsiktiga målet om noll dödsoffer i trafiken i hela EU senast 2050 (*nollvisionen*). I juni 2019 offentliggjorde kommissionen EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen<sup>7</sup>. I detta dokument föreslog kommissionen nya etappmål för att halvera antalet dödsoffer i trafiken mellan 2020 och 2030 samt halvera antalet allvarliga skador under samma period, såsom rekommenderas i Vallettaförklaringen.

I sin strategi för hållbar och smart mobilitet<sup>8</sup> från 2020 upprepade kommissionen målet om noll dödsoffer inom alla transportslag senast 2050 och tillkännagav en översyn av körkortsdirektivet, bland annat för att ta hänsyn till teknisk innovation, inbegripet digitala körkort (mobila körkort), inom ramen för flaggskeppsinitiativ 10 ”Förbättra transportsäkerheten”. I oktober 2021 antog Europaparlamentet en resolution om EU:s ram för

<sup>1</sup> EGT C 375, 31.12.1980, s. 1 [EUR-Lex - 31980L1263 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>2</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 1 [EUR-Lex - 31991L0439 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>3</sup> EUT C 403, 30.12.2006, s. 18 [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>4</sup> Genom det första körkortsdirektivet (direktiv 80/1263/EEG) infördes EU:s första uppsättning regler för harmonisering av de nationella körkortssystemen. I synnerhet infördes en gemenskapsmall för körkortet och en preliminär definition av fordonskategorier, och villkoren för utfärdande eller utbyte av körkort inom EU fastställdes. Dessa regler förfinades och utvidgades ytterligare i det andra körkortsdirektivet (direktiv 91/439/EEG). Viktigast av allt är att ömsesidigt erkännande av körkort som utfärdats av medlemsstaterna infördes och att en minimiålder för att få körkort infördes. Det tredje körkortsdirektivet (direktiv 2006/126/EG) godkändes i december 2006 och har ändrats elva gånger mellan 2009 och 2020, främst i syfte att förbättra harmoniseringen av gemensamma normer och krav och att anpassa direktivet till den tekniska utvecklingen.

<sup>5</sup> Finns här: [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](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).

<sup>6</sup> Bilaga I till COM(2018) 293 final (Europa på väg. Hållbar mobilitet i Europa: säker, uppkopplad och ren) [EUR-Lex - 52018DC0293 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>7</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

trafiksäkerhetspolitik 2021–2030<sup>9</sup>, i vilken kommissionen uppmanades att ytterligare främja trafiksäkerheten, särskilt genom strängare krav på förarutbildning.

Detta förslag aviserades i kommissionens arbetsprogram för 2022 i bilaga II (Refit-initiativ), under rubriken ”En ny satsning på demokrati i Europa”<sup>10</sup>, och det bidrar till agendan för bättre lagstiftning<sup>11</sup> genom att förenkla och förtydliga den befintliga lagstiftningen, undvika att skapa onödiga bördor samt att hålla jämna steg med den politiska, samhälleliga och tekniska utvecklingen.

Ett av världens mest avancerade regelverk för körkort är i kraft och tillämpas av EU och andra EES-medlemsstater. Sammanlagt omfattar det över 250 miljoner förare. Hörnstenen i detta regelverk är körkortsdirektivet, där gemensamma rättsliga åtgärder fastställs för erkännande och utfärdande av körkort i Europeiska unionen. Målet är att förbättra trafiksäkerheten och underlätta invånarnas fria rörlighet inom EU. EU:s körkortsregler bidrar till den fria rörligheten som upprättats genom EU:s inre marknad, då reglerna underlättar gränsöverskridande resor och gör det lättare för invånare att bosätta sig i en annan medlemsstat. Invånarna påverkas dock fortfarande av skillnaderna mellan olika nationella tillvägagångssätt, vilket i sin tur påverkar deras rätt att framföra fordon. De drabbas också när genomförandet av direktivet brister eller stöter på svårigheter.

Initiativet bygger på direktiv 2006/126/EG som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten genom

- införandet av en enda körkortsmodell för Europeiska unionen som är obligatorisk för alla förare från och med 2033, i syfte att förbättra skyddet mot bedrägeri och förfalskning,
- kategorisering av körkort efter fordonstyp samt minimiåldrar för att få framföra dessa fordon,
- obligatorisk administrativ förnyelse av alla nya körkort vart tionde år,
- förenklade administrativa förfaranden för förare som bosätter sig i en annan medlemsstat,
- tillämpning av gemensamma miniminormer för förarens färdigheter, kunskaper och fysiska och psykiska lämplighet,
- gradvis tillgång till tyngre motorcyklar, baserad på minimiålder och tidigare erfarenhet av lättare motorcyklar,
- inrättande av ett nätverk för utbyte av körkortsuppgifter mellan nationella myndigheter (Resper).

I konsekvensbedömningsrapporten<sup>12</sup> bekräftades behovet av en uppdatering av EU:s körkortsregler för att stödja insatserna för att minska antalet dödsoffer och allvarliga skador i trafiken och ytterligare minska de administrativa bördorna och hindren för den fria rörligheten för EU:s invånare. Vid många allvarliga olyckor som leder till dödsfall, allvarliga men och skador utan dödlig utgång spelar förarens färdigheter, kunskaper, beteende och medicinska lämplighet en viktig roll, och det finns fortfarande alltför många körkortsinnehavare på EU:s vägar som utgör en risk på grund av sin bristande lämplighet att framföra fordon.

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_SV.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_SV.pdf)

<sup>10</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/COM/2021/645/final/SV)

<sup>11</sup> SWD(2021) 305 final, [Bättre lagstiftning \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/COM/2021/305/final/SV).

<sup>12</sup> SWD(2023) 128 final.

Efterhandsutvärderingen<sup>13</sup> har visat att den nuvarande åldersbaserade screeningen inte längre uppfattas som den mest relevanta. Även om det finns belägg för att åldern leder till en potentiell fysisk försämring har man i vissa studier dragit slutsatsen att vissa medicinska tillstånd, som drogmissbruk, psykisk ohälsa, epilepsi, diabetes, hjärtsjukdomar och sömnapné, inte nödvändigtvis är kopplade till ålder. När det gäller medicinsk lämplighet att köra är sådana tillstånd dock viktigare än personens ålder.

Förarnas färdigheter, kunskaper, riskmedvetenhet och erfarenhet är fortfarande begränsade, vilket särskilt gäller nya förare. Det högre antalet olyckor och dödsoffer bland nya förare tyder på att kraven för utfärdande av körkort inte är helt anpassade till trafiksäkerhetsmålen. Dessutom kommer det gradvisa införandet av ny teknik, såsom avancerade förarstödsystem och, i framtiden, automatiserade fordon, att ha en betydande inverkan på användningen av fordon. Även om sådan teknik potentiellt sett kan förbättra trafiksäkerheten och bidra till mer inkluderande rörlighet medför den också nya utmaningar för förarna när det gäller färdigheter och kunskaper om nya funktioner som inte omfattas av det nuvarande direktivet.

När det gäller hinder för den fria rörligheten för personer måste förare som bosätter sig i ett annat EU-land genomgå onödiga eller omotiverade förfaranden för att få, utöva eller upprätthålla rätten att framföra fordon i ett annat EU-land när de skaffar, använder, ersätter, förnyar eller byter ut körkort. Detta hindrar i slutändan deras rörlighet inom EU. Enligt utvärderingen har vissa delar av direktivet (t.ex. begreppet permanent bosättningsort) varit svåra att tillämpa och kan ha lett till en tung administrativ börda eller hindrat den fria rörligheten. I praktiken kan personer med väldokumenterade körrättigheter som ställs inför sådana hinder tvingas vara utan körkort i upp till sex månader eller till och med längre. Dessutom kan det nuvarande direktivet i vissa fall hindra EU-invånare från att skaffa körkort i EU-länder där personerna har otillräckliga kunskaper i det lokala språket och där tolkning inte är tillåten under proven. Vidare finns det inga gemensamma regler för körkort som utfärdats av tredjeländer och bytts ut till ett EU-körkort när innehavaren har bosatt sig i Europeiska unionen. Körkort som lämnas i utbyte mot ett körkort från ett tredjeland kan upphöra att gälla om personen sedan flyttar till en annan medlemsstat.

Slutligen har flera medlemsstater<sup>14</sup> infört, eller planerar att införa, nationella mobila (digitala) körkort som inte åtföljs av utfärdande av en fysisk handling (dvs. ett fysiskt körkort). Enligt det nuvarande direktivet gäller principen om ömsesidigt erkännande endast för fysiska körkort. Mobila körkort är därför för närvarande giltiga endast på den utfärdande statens territorium. Följaktligen utgör det nuvarande regelverket ett hinder för den digitala omställningen av vägtransporter på europeisk nivå och den fria rörligheten inom EU, och minskar fördelarna med dem.

Det nya förslaget till körkortsdirektiv bygger på målen i det tidigare direktivet – nämligen att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten – men tillgodoser också behovet av ökad hållbarhet och digital omställning av vägtransporter. Förslaget är också avgörande för att uppnå målen för hållbar utveckling<sup>15</sup>, genom att det bidrar till att senast 2030 göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara och till att ge tillgång till säkra, överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Särskild uppmärksamhet ägnas också alla samhällsgruppers behov av trafiksäkerhet, särskilt

---

<sup>13</sup> SWD(2022) 17 final [EUR-Lex - 52022SC0017 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>14</sup> Mobila körkort har redan införts i Danmark, Grekland, Polen, Portugal och Spanien, och övervägs i Belgien, Cypern, Estland, Finland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Sverige, Tyskland och Österrike, enligt Uneces informella dokument 10 av den 13 september 2022 och uppgifter som lämnats under samråd.

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/#goal\\_section](https://sdgs.un.org/#goal_section).

oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister, användare av motordrivna tvåhjuliga fordon, användare av anordningar för personlig rörlighet och personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga<sup>16</sup>. I förslaget införs nya regler om automatiska växellådor och den högsta vikten för de flesta utsläppsfria fordon i kategori B höjs, vilket underlättar införandet av sådana fordon och bidrar därmed till målen i den europeiska klimatlagen<sup>17</sup> och den europeiska gröna givenens nollföreningensmål, dvs. målet om att miljön senast 2050 ska vara fri från skadliga föroreningar<sup>18</sup>.

Det nya förslaget till körkortsdirektiv är förenligt med förordningen om inrättande av en gemensam digital ingång<sup>19</sup>, varigenom onlineinformation, hjälp- och problemlösningstjänster och förfaranden för e-förvaltning görs tillgängliga via portalen Ditt Europa. Den information som förslaget gäller ingår redan i bilaga I till förordningen om inrättande av en gemensam digital ingång. För att den administrativa bördan ska minskas ytterligare kommer bilaga II till körkortsdirektivet att ändras så att det administrativa förfarande som medborgare och invånare erbjuds blir helt tillgängligt online.

Syftet med initiativet är därför att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten för personer i Europeiska unionen och samtidigt bidra till hållbara vägtransporter och den digitala omställningen på följande sätt:

- *Förbättra färdighet, kunskap och erfarenhet för körning samt motverka och bestraffa farligt beteende.* Reglerna om förarutbildning, uppkörning och prövotid kommer att säkerställa att särskilt unga och nya förare får de färdigheter, kunskaper och erfarenheter och den riskmedvetenhet som behövs för att köra säkert. Alla förare bör dessutom öka sin kompetens och kunskap om avancerad teknik, för att de innovativa lösningarnas potential för säkerhet och miljö ska kunna utnyttjas till fullo, och för att motoriserad trafik och aktiva transportsätt ska kunna samexistera på ett säkert sätt. Förarna bör hållas ansvariga för sitt farliga körbeteende i alla medlemsstater, detta för att skapa en miljö som bidrar till att förbättra trafiksäkerheten.
- *Säkerställa tillräcklig fysisk och psykisk lämplighet för förare i hela EU.* Reglerna om icke-professionella förares fysiska och psykiska lämplighet att framföra fordon ska förbättras och uppdateras med hänsyn till den senaste tekniska utvecklingen, i linje med den människorättsbaserade modellen för funktionsnedsättning<sup>20</sup>. Dessutom kommer den medicinska screeningen i hela EU att förbättras, vilket ska bidra till att trafiksäkerhetsmålen uppnås på bättre sätt.
- *Undanröja brister och onödiga hinder för sökande och innehavare av körkort.* Det finns fortfarande flera hinder för att förare ska få tillgång till körkort och få

<sup>16</sup> Mål nr 11 och 11.2 i FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (OJ L 243, 9.7.2021, p. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>20</sup> Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning av den 13 december 2006, som EU har varit part i sedan den 21 januari 2011.

sina körrättigheter erkända, vilket i sin tur begränsar den fria rörligheten i EU: svårigheter att genomgå körprov på grund av bristande språkkunskaper, olika regler för att fastställa permanent boställningsort för personer som är bosatta i EU eller avsaknad av kontinuitet för vissa körrättigheter vid resor och vid byte av boställningsort i EU. Undanröjandet av dessa hinder förväntas också bidra till att åtgärda den nuvarande bristen på förare, särskilt lastbilschaufförer, utan att äventyra trafiksäkerheten. Dessutom bör giltighetstiden för körkort och mobila körkort harmoniseras ytterligare.

Mer detaljerad information om hur ovannämnda mål och relaterade problem hanteras i initiativet finns i kapitel 3 i denna motivering.

För att säkerställa att trafiksäkerhetsstrategin är konsekvent när det gäller gränsöverskridande verkställighet av trafikregler har ett förhandlingspaket utformats som består av tre initiativ: utöver detta förslag ingår även ett förslag till direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet)<sup>21 22</sup> och ett förslag till direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer<sup>23</sup>.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är förenligt med annan EU-lagstiftning om trafiksäkerhet: 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<sup>24 25</sup>, direktiv (EU) 2015/413<sup>26</sup>, och den så kallade förordningen om allmän säkerhet<sup>27 28</sup>. Det är också förenligt med EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen<sup>29</sup>.

Initiativet är även anpassat till CBE-direktivet. När det gäller ömsesidigt bistånd (artikel 15) föreskrivs i körkortsdirektivet också ett nätverk för utbyte av information om körkort (Resper) som kan användas för att genomföra – och kontrollera efterlevnaden av – körkortsdirektivet, direktivet om yrkesförarens kvalifikationer och utbildning samt CBE-direktivet. Det råder för närvarande rättslig osäkerhet om huruvida Resper får användas för CBE-direktivet (som bygger på användning av Eucaris) på grund av det sätt som artikel 15 i körkortsdirektivet är formulerat och det faktum att artikel 4.4 i CBE-direktivet kräver att medlemsstaterna säkerställer att informationsutbytet enligt CBE-direktivet sker ”utan utbyte av uppgifter från andra databaser som inte används för tillämpningen av detta direktiv”. Följaktligen använder de flesta brottsbekämpande myndigheter inte Resper för kontrolländamål.

---

<sup>21</sup> COM(2023) 126 final.

<sup>22</sup> EUT C 68, 13.3.2015, s. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>23</sup> COM(2023) 128 final.

<sup>24</sup> EUT L 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>25</sup> I direktivet fastställs särskilda regler för kvalifikationer och utbildning för personer som yrkesmässigt kör dessa fordon.

<sup>26</sup> Detta direktiv underlättar informationsutbytet mellan medlemsstaterna när trafiksäkerhetsrelaterade brott begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat.

<sup>27</sup> 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) [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>28</sup> I förordningen föreskrivs obligatorisk utrustning i nya fordon med avancerade säkerhetsfunktioner.

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

CBE-direktivet håller på att ses över parallellt med översynen av körkortsdirektivet, både av rättsliga skäl och av konsekvensskäl. I detta sammanhang överväger man att avskaffa begränsningen av användningen av andra databaser. Åtkomst till Resper för polisiära ändamål kommer att vara möjlig på de villkor som anges i körkortsdirektivet. Till följd av detta förväntas fler brott utredas framgångsrikt. Dessutom kommer översynen av körkortsdirektivet att göra det möjligt att klargöra alla användningsfall som kräver tillgång till Resper i samband med brottsbekämpning, i syfte att helt undanröja rättslig osäkerhet.

Bestämmelserna om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer föreslås ingå i en separat rättsakt, som kommer att omfatta gränsöverskridande verkställighet av sådana beslut. Konsekvenserna för utfärdandet kommer däremot att behandlas i detta initiativ.

Förslaget är också en del av Europaåret för färdigheter, som syftar till att främja livslångt lärande, stärka EU-företagens konkurrenskraft och stödja den gröna och den digitala omställningen på ett socialt rättvist sätt.

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

I direktivet regleras körrättigheter efter fordonskategori. Vissa kategorier definieras genom hänvisningar till följande EU-regler:

- Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik<sup>30</sup>, där kategorier av fordon som drivs med alternativa bränslen definieras.
- Förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar<sup>31</sup>, med definitioner av mopeder, motorcyklar, trehjuliga motorcyklar och fyrhjulingar.

I direktivet fastställs minimiåldrar för körkort för (blivande) yrkesförare, som omfattas av 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<sup>32</sup>.

Dessutom gäller reglerna om skydd av personuppgifter även för utbyte av information om körkort, särskilt förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän dataskyddsförordning)<sup>33</sup>.

Kommissionen antog den 3 juni 2021 ett förslag<sup>34</sup> till översyn av förordning (EU) nr 910/2014<sup>35</sup> vad gäller inrättandet av en ram för europeisk digital identitet. Denna nya ram innehåller inslag som är relevanta för mobila körkort. I synnerhet kan den elektroniska identiteten och eventuellt de elektroniska plånboksfunktionerna användas för att utveckla en driftskompatibel lösning för mobila EU-körkort.

---

<sup>30</sup> EGT C 235, 17.9.1996, s. 59 [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>31</sup> EUT L 60, 2.3.2013, s. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>32</sup> EUT C 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>33</sup> EUT C 119, 4.5.2016, s. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>35</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73) [EUR-Lex - 32014R0910 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Förslaget är förenligt med och bidrar till EU:s mål att senast 2050 uppnå klimatneutralitet i enlighet med artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 där EU:s ram för att uppnå klimatneutralitet inrättas.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN**

### **• Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)<sup>36</sup>. I artikel 91.1 c i EUF-fördraget föreskrivs att unionen har befogenhet på transportområdet att besluta om åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, inbegripet trafiksäkerheten.

### **• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Unionen har redan behörighet på körkortsområdet i enlighet med direktiv 2006/126/EG. Det finns gränsöverskridande aspekter av körkortsfrågorna som inte kan hanteras av enskilda medlemsstater på egen hand. Körkortsdirektivet utgör ett viktigt steg i harmoniseringen av körkortsreglerna och bidrar till genomförandet av EU:s politik. Sedan 2006 har det ändrats elva gånger för att de gemensamma normerna och kraven ska harmoniseras och reglerna anpassas till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. De nya regler som ska införas genom detta förslag ligger inom ramen för de befogenheter som unionen tilldelas genom tillämpning av artikel 91.1 i EUF-fördraget. Med tanke på deras koppling till det befintliga regelverket för körkort är det endast på unionsnivå som reglerna kan genomföras tillfredsställande.

Mot bakgrund av EU:s trafiksäkerhetsmål och att framstegen antagligen kommer att vara otillräckliga när det gäller att minska antalet dödsoffer och allvarliga skador i trafiken krävs ytterligare EU-åtgärder för att uppnå de uppsatta målen. För att kampen mot farligt beteende på vägarna till fullo ska ge resultat krävs till exempel att utrikes bosatta gärningsmän får påföljder för sitt beteende på samma villkor som personer som bor i landet. Dessa mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna på egen hand, eftersom de berörda frågorna har en gränsöverskridande dimension.

Det behövs också ytterligare åtgärder på EU-nivå för att undanröja de onödiga och omotiverade hinder för den fria rörligheten för personer som uppstår på grund av att förfarandena för utfärdande och förnyelse av körkort inte är optimala. Problemen måste hanteras på EU-nivå eftersom de även har en gränsöverskridande dimension. När det gäller det specifika fallet med mobila körkort kan de erkännas ömsesidigt i hela EU endast om de lösningar som medlemsstaterna använder är harmoniserade och driftskompatibla.

Utan EU-ingripande skulle samarbetet om körkort mellan medlemsstaterna fortsätta att bygga på bi- eller multilaterala avtal, vilket skulle göra körkortssystemet mer komplext och öka den administrativa bördan för körkortsinnehavarna. Förare som rest till medlemsstater<sup>37</sup> som inte är parter i Wienkonventionen<sup>38</sup> kan också ha fått administrativa problem, till exempel på grund av kravet på att ha ett internationellt körkort. Vidare skulle innehavare av EU-körkort när de flyttar inom EU behöva erhålla ett nytt körkort som utfärdats av deras nya boproduktionsland, antingen genom ett administrativt utbyte eller genom uppkörning som alla

<sup>36</sup> EUT C 115, 9.5.2008, s. 85 [EUR-Lex - 12008E091 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>37</sup> Cypern, Irland, Malta och Spanien.

<sup>38</sup> Konventionen om vägtrafik ingicks i Wien den 8 november 1968.



andra sökande. I avsaknad av EU-åtgärder kommer integrationen av utländska yrkesförare i EU:s vägtransportsektor att förbli begränsad på grund av de administrativa svårigheterna för utländska förare att behålla sina körrättigheter. Undanröjandet av detta hinder kan tillsammans med andra åtgärder bidra till att lösa problemet med förarbrist i EU. De andra åtgärderna gäller exempelvis förarkvalifikationer, förbättrade arbetsvillkor och strukturella utmaningar.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är nödvändigt och står i proportion till målet att underlätta den fria rörligheten genom harmoniserade kompletterande regler om körkort, eftersom medlemsstaterna inte på egen hand kan säkerställa smidigt erkännande av rätten att framföra fordon enligt ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat.

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten, eftersom de utvalda politiska alternativen fortfarande ger medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet. För mobila körkort finns endast minimikrav på harmonisering. Reglerna om provtid gör det möjligt för medlemsstaterna att ålägga nya förare ytterligare nationella villkor eller begränsningar. Reglerna för utbyte av körkort med tredjeländer är snävt definierade.

Det behövs därför en öppen, effektiv och samordnad strategi med likabehandling av trafikanter på EU:s vägar, vilket i synnerhet är ett nödvändigt villkor för principen om ömsesidigt erkännande av körkort, och det planerade förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen.

- **Val av instrument**

För att lagstiftningen ska få en så tydlig och konsekvent utformning som möjligt är en fullständig översyn av direktivet det lämpligaste alternativet.

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

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

Europeiska kommissionen offentliggjorde 2022 en efterhandsutvärdering<sup>39</sup> av direktiv 2006/126/EG, i enlighet med principerna om bättre lagstiftning. Utvärderingen visade att de kombinerade åtgärderna i direktiv 2006/126/EG och dess två föregångare har ökat säkerheten för trafikanter inom unionen och underlättat den fria rörligheten. Utvärderingen visade också att körkortsdirektivet har bidragit till att minska körkortsbedrägerier och körkortsturism. Direktivet har lett till en minskning av den administrativa bördan, särskilt för körkortsinnehavare. Utvärderingen visade också att det finns utrymme för att ytterligare öka säkerheten och göra vissa av kraven mer effektiva och proportionerliga. Där konstaterades att EU:s transportsystem förändras snabbt på grund av digitaliseringens effekter, den ökade tonvikten på aktiva transportsätt inom stadstransporter, framväxten av nya former av mobilitet, utvecklingen när det gäller konnektivitet och automatisering, den ökade rollen för artificiell intelligens och användningen av utsläppsnåla och utsläppsfria fordon. Slutsatsen var att det nuvarande rättsliga regelverket måste anpassas, inte bara för att tillgodose nuvarande behov utan också för att ta itu med framtida utmaningar.

---

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 final.

Utvärderingen visade vidare att digitala lösningar, däribland mobila körkort och Resper, inte har utforskats tillräckligt. Den visade också att reglerna om körförmåga och körkunskap inte i tillräcklig utsträckning återspeglar nya tekniska lösningar, såsom avancerade förarstödsystem, halvautomatiserad och automatiserad körning, användning av simulatorer samt användning av mikromobilitetslösningar och utsläppsnåla och utsläppsfria fordon med automatisk växellåda.

Dessutom är vissa bestämmelser inte optimala när det gäller att underlätta den fria rörligheten för personer, såsom bestämmelserna om fastställande av permanent bosättningsort, erkännande av utländska körkort och giltighetsperioder. Direktivet är inte heller helt anpassat till direktiv (EU) 2015/413<sup>40</sup> om verkställighet av påföljder för sådana brott. Direktivet behöver också anpassas bättre till förordningen om allmän säkerhet<sup>41</sup>.

#### • **Samråd med berörda parter**

I enlighet med riktlinjerna för bättre lagstiftning har samråd genomförts med berörda parter under efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen.

Under efterhandsutvärderingen hölls en workshop för berörda parter den 16 oktober 2020 för att samla in beslutsunderlag, bekräfta preliminära resultat, inhämta synpunkter på nya resultat och samla in synpunkter.

Ett öppet offentligt samråd hölls 28 oktober 2020–20 januari 2021, då den berörda 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 kvartalet 2022)
  - Djupintervjuer för att fylla informationsluckor och bedöma de politiska åtgärdernas förväntade effekter (andra och tredje kvartalet 2021).
- Två enkätundersökningar:
  - En undersökning för att underbygga problemanalysen (andra kvartalet 2022).
  - En undersökning för att bedöma de politiska åtgärdernas effekter (andra och tredje kvartalet 2022).

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

#### • **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Under konsekvensbedömningen hölls följande tre expertworkshoppar:

- Utbildning, uppkörning och fordonskategorier, första kvartalet 2022.
- Utfärdande och ömsesidigt erkännande av körkort, andra kvartalet 2022.
- Påföljder för trafikbrott samt medicinsk lämplighet, andra kvartalet 2022.

<sup>40</sup> EUT L 68, 13.3.2015, s. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>41</sup> EUT C 325, 16.12.2019, s. 1 [EUR-Lex - 32019R2144 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Kommissionens eget arbete med konsekvensbedömningen kompletterades med en extern stödstudie som utfördes av det oberoende konsortiet COWI, Ecorys och NTUA.

Under den förberedande fasen av efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen informerades och rådfrågades regelbundet den körkortskommitté som inrättats enligt artikel 9 i det gällande direktivet och som huvudsakligen består av experter från medlemsstaterna.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget till översyn av körkortsdirektivet åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport<sup>42</sup>. Utkastet till denna rapport överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 12 oktober 2022. Nämnden avgav ett positivt yttrande den 18 november 2022<sup>43</sup>. Konsekvensbedömningsrapporten reviderades i linje med nämndens rekommendationer. Mer detaljerade tekniska kommentarer från nämnden togs också upp. Konsekvensbedömningsrapporten innehåller en detaljerad beskrivning av de politiska alternativen, som ingår i avsnitt 5, medan en omfattande analys av konsekvenserna av alla alternativ presenteras i avsnitt 6. De analyserade alternativen kan sammanfattas enligt följande:

Alternativ A:

Alternativ A omfattar politiska åtgärder som är gemensamma för alla tre alternativ. Åtgärderna inom ramen för detta alternativ syftar till att anpassa körkortsdirektivet till den tekniska, vetenskapliga och samhällsliga utvecklingen i EU genom att förbättra de viktigaste bestämmelserna, och till att tillgodose marknadens behov och ta vara på dess möjligheter.

I fråga om trafiksäkerhet ökas omfattningen för vad som bör ingå i uppkörningen. De tekniska medlen (Resper) uppgraderas för att stödja samarbete mellan behöriga myndigheter i samband med kampen mot bedrägerier och förfalskningar. Reglerna anpassas för att ta hänsyn till ökningen av fordon som drivs med alternativa bränslen i EU:s fordonspark. Slutligen uppdateras också kraven för fysisk och psykisk lämplighet som förare, och en ny särskild plattform för informationsutbyte inrättas för att möjliggöra en bredare kunskapspridning mellan myndigheter.

När det gäller den fria rörligheten införs samma administrativa giltighetstid för körkort för kategorierna A och B som ska tillämpas i alla medlemsstater, och det klargörs i vilka fall giltighetsperioden kan minskas eller förlängas. I detta alternativ fastställs också ömsesidigt erkännande av valfria överensstämmelser<sup>44</sup>. Vissa aspekter som rör genomförandet av begreppet permanent bosättningsort förtydligas och ytterligare överensstämmelser införs. Slutligen införs ett mobilt EU-körkort liksom möjligheten att förse det fysiska körkortet med en QR-kod.

Alternativ B:

I alternativ införs fler politiska åtgärder för trafiksäkerhet och de administrativa bördorna minskas för vissa kategorier av förare.

När det gäller trafiksäkerhet införs, utöver de åtgärder som ingår i alternativ A, nya regler om utbildning och provtid. Reglerna om fysisk och psykisk lämplighet som förare kompletteras med icke-bindande riktlinjer för att kontrollera de sökandes syn och med en obligatorisk

---

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>43</sup> RSB/RM/cdd – rsb (2022) 7907617.

<sup>44</sup> Till exempel får en person som i sitt bosättningsland har behörighet att köra lätt motorcykel med körkort i kategori B rätt att göra detsamma i alla andra medlemsstater som tillämpar samma frivilliga överensstämmelse.

screening baserad på en självbedömning. Ett utbildningsprogram för allmänpraktiserande läkare inrättas.

När det gäller fri rörlighet förenklas reglerna för utfärdande, utöver de åtgärder som ingår i alternativ A, genom att EU-medborgare som hindras av det språk körkortspövet är utformat på får möjlighet att skaffa sitt första körkort i det land där de är medborgare. För att minska bristen på yrkesförare förenklas också de befintliga reglerna om buss- och lastbilschaufförer och regler om utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer införs. För att ta itu med rörlighetsfrågor i avlägsna områden kommer medlemsstaterna slutligen att ha möjlighet att utvidga körrättigheterna för innehavare av ett B1-körkort genom att tillåta dem att köra fordon med en högre vikt med en högsta hastighet på upp till 45 km/h, men endast på den berörda medlemsstatens nationella territorium.

### Alternativ C

Alternativ C innebär ökad harmonisering och utvidgat tillämpningsområde jämfört med alternativ B.

När det gäller trafiksäkerhet ändras, utöver de åtgärder som ingår i alternativen A och B, körkortskraven så att de 1) omfattar nya fordon för mikromobilitet med en högsta hastighet på mellan 25 och 45 km/h, 2) tillåter ömsesidigt erkännande för nationella körkort som krävs för att köra jordbruksfordon och 3) anpassas bättre till marknadens möjligheter och behov för bussar i kategori D1. Reglerna om fysisk och psykisk lämplighet som förare skärps.

När det gäller fri rörlighet ingår, utöver de åtgärder som ingår i alternativen A och B, ömsesidigt erkännande av bedömningen av fysisk och psykisk lämplighet som förare. Personer som tidigare har haft ett utländskt körkort kan fortsätta att köra när de bosätter sig i en annan medlemsstat, förutsatt att de ur trafiksäkerhetssynpunkt har visat goda resultat under minst fem års tid.

### **Bedömning av åtgärder och politiska alternativ**

De åtgärder som ingår i de olika alternativen har varit föremål för en kvantitativ och kvalitativ bedömning av de ekonomiska och sociala konsekvenserna vad gäller trafiksäkerhet, samt av konsekvenserna för de grundläggande rättigheterna. Konsekvensbedömningen görs med tidshorisonten 2025–2050, i linje med referensprognoserna. När det gäller trafiksäkerhet förväntas alternativ A inte vara optimalt för att uppnå motsvarande EU-mål. Alternativ B förbättrar trafiksäkerheten mer än alternativ A, och alternativ C går väsentligt längre. Dock är kostnads-nyttoförhållandet mer fördelaktigt för alternativ B än för alternativ C. När det gäller fri rörlighet och ekonomiska konsekvenser förväntas det huvudsakliga bidraget komma från införandet av digitala körkort och harmoniseringen av den administrativa giltighetstiden för förare i grupp 1 till 15 år (båda dessa åtgärder ingår redan i alternativ A). De ytterligare åtgärder som införs i alternativen B och C kommer att lösa blockeringar som påverkar vissa specifika grupper av förare, men kommer att ha betydligt mindre effekt. När det gäller de grundläggande rättigheterna kommer konsekvenserna även fortsättningsvis att kontrolleras av ett strikt genomförande av reglerna om uppgiftsskydd, särskilt i Resper.

Alla politiska alternativ omfattade till fullo principen om ”digitalt som standard”, vilket återspeglar meddelandet om den digitala kompassen från 2030<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> COM(2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta initiativ ingår i kommissionens arbetsprogram för 2022 i bilaga II (Refit-initiativ) under rubriken ”En ny satsning på demokrati i Europa”<sup>46</sup>. Initiativet har en viktig Refit-dimension när det gäller förenkling och anpassning av medlemsstaternas körkortsförfaranden.

En betydande kostnadsbörda som uppstår till följd av direktiv 2006/126/EG är förfarandena för utfärdande och uppvisande av fysiska körkort, detta på grund av det stora antalet berörda EU-invånare. En viktig del av förenklingen och den därmed sammanhängande minskningen av bördan är införandet av det mobila EU-körkortet. Närmare bestämt blir det lättare att skaffa, ersätta, förnya eller byta ut ett körkort, eftersom det blir möjligt att genomföra hela förfarandet på nätet. Harmoniseringen av den administrativa giltighetstiden för körkort för förare av fordon i kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE minskar dessutom innehavarnas kontakter med myndigheterna, eftersom körkortsförnyelsen sker mer sällan (vart 15:e år i stället för vart tionde år i de medlemsstater som för närvarande tillämpar denna regel).

- **Grundläggande rättigheter**

Körkortsreglerna är anpassade till EU:s gällande dataskyddslagstiftning. För att undanröja de rättsliga oklarheter som utgör en risk för skyddet av förarnas personuppgifter föreslås en tydligare definition av de fall där Resper kan användas. Användningen av eIDAS-funktioner för EU-körkort, särskilt e-legitimation för registrering och EU-plånbok för lagring och utbyte av uppgifter, kommer att säkerställa att informationen hanteras med en hög nivå av säkerhet och integritet.

Övergången till det mobila EU-körkortet förväntas inte innebära att vissa kategorier av befolkningen utesluts. Även om körkortet i första hand utfärdas som mobilt körkort kommer det även att vara möjligt att få ett fysiskt körkort.

När det gäller den fria rörligheten bör förtydligandet av begreppet permanent bosättningsort lösa problemet med att strax efter flytten fastställa vilken myndighet som är utfärdande myndighet. Förenklingen av reglerna om administrativ giltighetstid innebär att innehavare av EU-körkort behandlas lika, oavsett i vilket land de ansöker om körkort eller förlänger körkortets giltighet. Ömsesidigt erkännande av valfria överensstämmelser kommer att göra det möjligt för körkortsinnehavare att åtnjuta rättigheter som beviljas genom valfri överensstämmelse även i andra medlemsstater som tillämpar samma regler.

Det föreslagna direktivet kommer också att ha en positiv inverkan på rätten till icke-diskriminering, eftersom det kommer att ge flexibilitet för det första utfärdandet av körkort i händelse av språksvårigheter, då de sökande får möjlighet att välja var de ska göra proven.

Genom det föreslagna direktivet kommer respekten för rättigheterna för personer med funktionsnedsättning att säkerställas, i linje med stadgan om de grundläggande rättigheterna och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, som EU och alla medlemsstater är parter i.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Konsekvenserna för unionens budget är främst inrättandet av en informationsplattform för myndigheter för utbyte av information om fysisk och psykisk lämplighet som förare, samt

---

<sup>46</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

utvecklingen av ett nätbaserat utbildningsprogram för allmänpraktiserande läkare. Kostnaden beräknas till mellan 0,7 miljoner euro och 1,1 miljoner euro.

## **5. ÖVRIGA INSLAG**

### **• Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Om förslaget antas ska medlemsstaterna årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdas, förnyas, ersätts, återkallas och byts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort.

### **• Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivandet.

### **• Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De centrala bestämmelser som i väsentlig grad ändrar direktiv 2006/126/EG eller tillför nya element är följande:

- I artikel 1 definieras direktivets syfte och tillämpningsområde. Här fastställs vilka områden som berörs av de gemensamma reglerna.
- Genom artikel 2 införs definitioner för att ta hänsyn till de nya begrepp som införs för att skapa rättslig klarhet.
- Genom artikel 3 införs grundläggande regler för fysiska och mobila körkort, särskilt när det gäller ömsesidigt erkännande av körkort. De detaljerade kraven anges i artikel 4 för fysiska körkort och i artikel 5 för mobila körkort.
- Artiklarna 6 och 7 ersätter den tidigare artikel 4 i direktiv 2006/126/EG genom vilken reglerna för 1) kategorier av körkort och 2) minimiåldrar delas upp i två separata artiklar.
- Artikel 8 motsvarar den tidigare artikel 5 i direktiv 2006/126/EG, där kopplingen mellan unionskoder och eventuella villkor och begränsningar av rätten att framföra fordon klargörs.
- Artikel 9 ersätter den tidigare artikel 6 i direktiv 2006/126/EG med följande ändringar:
  - Avskaffande av kravet på C- eller D-körkort för att få ta CE- respektive DE-körkort
  - Borttagande av den valfria karaktären hos den tidigare överensstämelsen som fastställdes i enlighet med den tidigare artikel 6.4 c.
  - Behörighet att framföra fordon i kategori D1E för innehavare av körkort i kategorierna D1 och C1E eller D1 och CE.
  - Införande av en valfri överensstämmelse som gör det möjligt att köra vissa fordon med B1-körkort.
  - Ömsesidigt erkännande av valfria överensstämmelser.
- Artikel 10 motsvarar den tidigare artikel 7 i direktiv 2006/126/EG, med följande ändringar:
  - Den administrativa giltighetstiden på 15 år blir den allmänna regeln för kategorigrupperna A och B

- Kommissionen och medlemsstaterna kan i undantagsfall förlänga körkortens administrativa giltighetstid.
  - Körkortens administrativa giltighetstid kan förkortas för att anpassas till giltighetstiden för tillfälliga uppehållstillstånd.
  - Förkortning av körkortens administrativa giltighetstid med hänsyn till körkortsinnehavarens ålder får endast ske från 70 års ålder.
- Artikel 11 motsvarar den tidigare artikel 11.1, 11.2, 11.3 och 11.5 i direktiv 2006/126/EG.
  - Genom artikel 12 införs särskilda nya regler för utbyte av körkort som utfärdats av ett tredjeland till innehavare som har flyttat till en permanent bosättningsort inom en medlemsstats territorium.
  - I artikel 13 ingår den tidigare artikel 11.4 i direktiv 2006/126/EG. Här införs vissa bestämmelser om verkningarna av en medlemsstats begränsning, omhändertagande, återkallelse eller ogiltigförklaring av körkort.
  - Genom artikel 14 införs den nya principen om beledsagad körning för förare mellan 17 och 18 år.
  - Genom artikel 15 införs en provotid på minst två år under vilken nya förare omfattas av strikta regler för rattonykterhet och eventuella ytterligare nationella villkor.
  - Artikel 16 motsvarar den tidigare artikel 10 i direktiv 2006/126/EG.
  - I artikel 17 ingår den tidigare artikel 12 i direktiv 2006/126/EG. Här införs också vissa undantag när en körkortsinnehavare inte kan bevisa sin permanenta bosättningsort eller, vid ett första utfärdande av körkort för kategori B, när en EU-medborgare inte behärskar språket i den medlemsstat där han eller hon är bosatt.
  - Artikel 18 motsvarar den tidigare artikel 13 i direktiv 2006/126/EG, med beaktande av den information som offentliggjorts av kommissionen om körkort som inte motsvarar EU-modellen.
  - Artikel 19 motsvarar den tidigare artikel 15 i direktiv 2006/126/EG och klargör särskilt i vilka fall medlemsstaterna bör bistå varandra ömsesidigt.
  - Artikel 20 grundar sig på artikel 14 i direktiv 2006/126/EG och möjliggör insamling av information i enlighet med riktlinjerna för bättre lagstiftning.
  - Artikel 21 innehåller en standardbestämmelse som gör det möjligt för kommissionen att anta delegerade akter i enlighet med vissa bestämmelser i direktivet.
  - Artikel 22 motsvarar den tidigare artikel 9 i direktiv 2006/126/EG om inrättande av en körkortskommitté och uppdateras med hänvisningar till 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<sup>47</sup>, som gör det möjligt att vid behov anta genomförandeaakter.
  - Genom artikel 23 läggs ett led c till i artikel 5.2 i direktiv (EU) 2022/2561 för att tillåta beledsagad körning för förare som har fyllt 17 år med körkort i kategori C.

---

<sup>47</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- Genom artikel 24 ändras bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724<sup>48</sup>.
- Artikel 25 innehåller en bestämmelse om införlivande, särskilt med beaktande av den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>49</sup>.
- Artikel 26 innehåller en standardbestämmelse som fastställer villkoren för upphävande av direktiv 2006/126/EG.
- Artikel 27 innehåller en standardbestämmelse som fastställer direktivets ikraftträdande.
- Artikel 28 innehåller en standardbestämmelse enligt vilken direktivet riktar sig till medlemsstaterna.
- Bilaga I motsvarar den tidigare bilaga I till direktiv 2006/126/EG. Den har uppdaterats med beaktande av de krav som infördes genom kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012 om fastställande av tekniska krav på körkort som är försedda med ett lagringsmedium (mikroprocessor)<sup>50</sup> (del B), tekniska specifikationer för det mobila körkortet (del C) och införandet av nya unionskoder, som nu är individualiserade, i del E.
- Bilaga II motsvarar den tidigare bilaga II till direktiv 2006/126/EG. Den har uppdaterats för att ta hänsyn till
  - behovet av att personer som söker körkort klarar ett test av föräres riskmedvetenhet,
  - kravet på att bedöma kunskaperna om riskfaktorer i samband med mikromobilitet, säkerheten hos fordon som drivs med alternativa bränslen, färdigheter som rör avancerade förarstödsystem och andra automatiseringsaspekter hos fordon,
  - uppmjukning av kraven på förare som klarat körprovet med automatisk växellåda när de ansöker om att ta bort den därmed sammanhängande begränsningen av körkortet,
- Bilaga III motsvarar den tidigare bilaga III till direktiv 2006/126/EG. Den har uppdaterats genom
  - införandet av en obligatorisk säkerhetskontroll genom självbedömning för förare i grupp 1,
  - en minskning av den testfrekvens som krävs när föraren lider av ett sjukdomstillstånd i samband med diabetes mellitus.
- Bilagorna IV, V och VI återger dem i direktiv 2006/126/EG utan några väsentliga ändringar.
- Bilaga VIII innehåller standardinformation om upphävande och införlivande.

<sup>48</sup> EUT L 295, 21.11.2018, s. 1.

<sup>49</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

<sup>50</sup> EUT L 120, 5.5.2012, s. 1.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>



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**

(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,  
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken, bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och underlättar den fria rörligheten för människor som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. Eftersom privata färdmedel fyller en viktig funktion, gynnas och underlättas individernas fria rörlighet och etableringsfrihet om de har ett körkort som vederbörligen erkänns i värdmedlemsstaten. På samma sätt påverkar alla former av olagligt erhållande av en sådan handling eller rätten att framföra fordon, eller förlust av ett körkort som erhållits på rätt sätt på grund av olagligt beteende, inte bara den medlemsstat där överträdelserna begicks utan även trafiksäkerheten i unionen som helhet.
- (2) Dagens regler bör uppdateras till de nya tiderna och göras hållbara, inkluderande, intelligenta och resilienta. För att stärka den europeiska ekonomins konkurrenskraft bör hänsyn tas till behovet av att minska utsläppen från transporter samt till digitaliseringen, befolkningsutvecklingen och den tekniska utvecklingen. Det är viktigt att förenkla och digitalisera de administrativa förfarandena för att undanröja kvarvarande hinder, bland annat administrativa bördor, för den fria rörligheten för förare som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdar körkortet. En harmoniserad ram för standardunionsspecifikationer för körkort bör omfatta både

---

<sup>1</sup> EUT C , , s. .

<sup>2</sup> EUT C , , s. .

fysiska och mobila körkort och föreskriva ömsesidigt erkännande av dessa, om de utfärdats i vederbörlig ordning i enlighet med detta direktiv.

- (3) Europeiska unionen införde den första gemenskapsmodellen för fysiska körkort den 4 december 1980. Sedan dess har reglerna för denna gemenskapsmodell blivit hörnstenen i världens mest avancerade tillståndsstruktur som omfattar över 250 miljoner förare. Detta direktiv bör därför bygga på den samlade erfarenheten och praxisen och fastställa harmoniserade regler för unionsspecifikationer för fysiska körkort. För de fysiska körkort som utfärdas inom unionen bör en hög nivå av säkerhet mot förfalskning föreskrivas genom åtgärder mot förfalskning och möjligheten att införa mikrochip eller QR-koder på dokumenten.
- (4) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens ram för dataskydd, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679<sup>3</sup>.
- (5) I detta direktiv fastställs en rättslig grund för lagring av en obligatorisk uppsättning personuppgifter i de fysiska körkortet och deras mikrochip eller QR-koder och i mobila körkort för att garantera en hög trafiksäkerhetsnivå i hela unionen och i enlighet med artikel 6.1 e och, i tillämpliga fall, artikel 9.2 g i förordning (EU) 2016/679. Sådana uppgifter bör begränsas till vad som är nödvändigt för att bevisa en persons rätt att framföra fordon, identifiera denna person och kontrollera hans eller hennes identitet och rätt att framföra fordon. I detta direktiv föreskrivs också ytterligare skyddsåtgärder för att säkerställa skyddet av personuppgifter som lämnas ut under kontrollprocessen.
- (6) För att skapa rättslig klarhet och garantera en smidig övergång mellan detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort<sup>4</sup> bör medlemsstaterna kunna lagra ytterligare personuppgifter på ett mikrochip, om detta föreskrivs i nationell lagstiftning som är förenlig med förordning (EU) 2016/679. Detta direktiv fungerar dock inte som rättslig grund för införandet av sådana ytterligare uppgifter.
- (7) I motsats till detta bör den QR-kod som fastställs i detta direktiv, som gör det möjligt att kontrollera om den information som trycks på det fysiska körkortet är äkta, inte göra det möjligt att lagra mer information än den som lämnas på det fysiska körkortet.
- (8) Detta direktiv utgör inte någon rättslig grund för att upprätta eller underhålla databaser på nationell nivå för lagring av biometriska uppgifter i medlemsstaterna, vilket är en fråga för nationell rätt som måste vara förenlig med unionsrätten avseende dataskydd. Detta direktiv utgör inte heller någon rättslig grund för att inrätta eller upprätthålla en centraliserad databas med biometriska uppgifter på unionsnivå.
- (9) Ytterligare åtaganden behövs för att påskynda kampen mot förfalskning och bedrägeri i samband med körkort. Det är därför önskvärt att det datum som ursprungligen fastställdes i direktiv 2006/126/EG flyttas fram för alla fysiska körkort som utfärdats eller är i omlopp för att uppfylla alla krav i unionsrätten.

---

<sup>3</sup> 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 (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (10) Den digitala omställningen är en av unionens prioriteringar. När det gäller vägtransporter kommer direktivet att bidra till att undanröja de återstående administrativa hindren för den fria rörligheten för personer, t.ex. tidsåtgången för att utfärda fysiska körkort. Därför bör en separat unionsstandard fastställas för mobila körkort som utfärdas inom unionen. För att underlätta den digitala omställningen bör mobila körkort utfärdas som standard från och med [datum för antagandet + 4 år], utan att det påverkar sökandens rätt att förvärva enbart ett fysiskt körkort eller både ett fysiskt och mobilt körkort samtidigt.
- (11) Det mobila körkortet bör inte bara innehålla den information som lämnas på det fysiska körkortet, men även information som gör det möjligt att kontrollera uppgifternas äkthet och en pekare för engångsbruk. Det bör dock säkerställas att mängden personuppgifter som görs tillgängliga även i sådana fall begränsas till vad som skulle lagras på det fysiska körkortet och vad som är absolut nödvändigt för att kontrollera sådana uppgifters äkthet. Dessa ytterligare uppgifter bör vara olika när personen innehar flera mobila körkort, vilket är möjligt under förutsättning att de har utfärdats av samma medlemsstat.
- (12) I strategin för hållbar och smart mobilitet fastställs en EU-vision för avsevärd förbättring av hållbarheten inom mobilitet och transporter. Utsläppen från vägtransportsektorn omfattar bland annat utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och mikroplast från däck- och vägslitage. Körstilen påverkar dessa utsläpp, som kan ha negativa effekter på miljön och människors hälsa. Därför bör körutbildningen ge förarna kunskaper att kunna minska sin påverkan på utsläppen och den bör förbereda dem för att köra utsläppsfria fordon.
- (13) För att medborgare och invånare direkt ska kunna utnyttja fördelarna med den inre marknaden utan att drabbas av onödiga ytterligare administrativa bördor fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724<sup>5</sup> möjligheten till tillträde till onlinieförfaranden som är relevanta för den inre marknads funktion, även för användare i gränsöverskridande situationer. Den information som omfattas av detta direktiv omfattas redan av bilaga I till förordning (EU) 2018/1724. Bilaga II till den förordningen bör också ändras för att säkerställa att alla sökande ska kunna dra nytta av förfaranden helt online.
- (14) Körkort bör kategoriseras enligt de typer av fordon som de ger rätt att framföra. Detta bör göras på ett tydligt och konsekvent sätt och med full hänsyn till de berörda fordonens tekniska egenskaper och de färdigheter som krävs för att köra dem.
- (15) I enlighet med Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning av den 13 december 2006, som EU har varit part i sedan den 21 januari 2011, bör särskilda bestämmelser antas för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att framföra fordon. Med kommissionens förhandsgodkännande bör medlemsstaterna därför ha rätt att undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon från tillämpningen av artikel 6.
- (16) Minimialdern för sökande för de olika kategorierna av körkort bör fastställas på unionsnivå. Medlemsstaterna bör dock tillåtas att fastställa en högre åldersgräns för att framföra vissa fordonskategorier för att ytterligare främja trafiksäkerheten. Under

---

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).

exceptionella förhållanden bör medlemsstaterna tillåtas att fastställa lägre åldersgränser i syfte att beakta nationella förhållanden. I synnerhet för att göra det möjligt att köra fordon med anknytning till brandförsvaret och upprätthållande av allmän ordning samt pilotprojekt med anknytning till ny fordonsteknik.

- (17) En behörighetsordning – nämligen att fastställa behörighet för körkort i kategori B som en förutsättning för att sökanden ska kunna inneha vissa andra kategorier – och överensstämmelse mellan olika kategorier bör inrättas. Ett sådant system bör vara delvis bindande för alla medlemsstater, men bör också ge medlemsstaterna möjlighet att tillämpa det ömsesidigt på sina respektive territorier. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa vissa överensstämmelser som är begränsade till deras eget territorium.
- (18) Av trafiksäkerhetsskäl är det nödvändigt att fastställa minimikrav för utfärdande av körkort. Normerna för förarprov och utfärdande av körkort bör standardiseras. I detta syfte bör de kunskaper, den förmåga och det beteende som är nödvändiga för att framföra motordrivna fordon fastställas, och förarprovet bör utformas i enlighet med detta. Minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra sådana fordon bör definieras.
- (19) När körkortet utfärdas och med regelbundna mellanrum därefter bör det lämnas bevis på att körkortsinnehavaren uppfyller minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra fordon som används för person- eller godstransport. Genom sådana regelbundna kontroller av att minimikraven är uppfyllda, i enlighet med nationell lagstiftning, stöder man den fria rörligheten för personer, undviker en snedvridning av konkurrensen och tar bättre hänsyn till det särskilda ansvar som förare av sådana fordon har. Medlemsstaterna bör tillåtas föreskriva om medicinsk kontroll för att garantera att minimikraven uppfylls i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra andra motordrivna fordon. För öppenhetens skull bör sådana kontroller sammanfalla med förnyelse av körkort.
- (20) För att säkerställa enhetliga rättigheter i hela unionen och med beaktande av trafiksäkerheten bör körkort i kategorierna AM, A1, A2, A, B1 och B ha en administrativ giltighetstid på 15 år, medan kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E bör ha en administrativ giltighetstid på fem år. I undantagsfall, enligt definitionen i detta direktiv, bör medlemsstaterna tillåtas att fastställa en kortare period.
- (21) För att göra det möjligt för medlemsstaterna och, i vederbörligen motiverade fall, unionen som helhet, att reagera på kriser som gör det omöjligt för nationella myndigheter att förnya körkort vars giltighetstid annars skulle löpa ut, bör det vara möjligt att förlänga den administrativa giltighetstiden för sådana körkort med den tid som är absolut nödvändig.
- (22) Principen ”en innehavare – ett körkort” bör hindra varje person från att inneha mer än ett fysiskt körkort. Principen bör dock också utvidgas med hänsyn tagen till de tekniska särdragen hos mobila körkort.
- (23) Av skäl som har samband med trafiksäkerheten bör det dessutom finnas möjlighet för medlemsstaterna att, för körkortsinnehavare som har sin permanenta bosättningsort inom deras territorium, tillämpa sina nationella bestämmelser om återkallelse, omhändertagande, förnyelse och ogiltigförklaring av körkort.
- (24) Förare som innehar ett körkort som utfärdats av den medlemsstat där de är bosatta efter ett utbyte mot ett körkort som utfärdats av ett tredjeland bör ha samma rätt att

framföra fordon i hela unionen som om de ursprungligen hade erhållit körkortet inom unionen. Ett sådant utbyte skulle kunna påverka trafiksäkerheten och den fria rörligheten för personer på olika sätt.

- (25) Kommissionen bör ges befogenhet att anta ett beslut om identifiering av tredjeländer där en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens säkerställs och där innehavare av körkort som utfärdats av dessa länder ges möjlighet att byta ut sina körkort på liknande villkor som om körkortet hade utfärdats av en medlemsstat. Dessa villkor bör vara detaljerade och väldefinierade för alla relevanta körkortskategorier.
- (26) När det gäller körkort som utfärdats av tredjeländer som inte omfattas av ett sådant kommissionsbeslut, eller för vilka beslutet inte uttryckligen tillåter eller förbjuder utbyte, bör medlemsstaterna tillåtas att byta ut dem i enlighet med sina nationella bestämmelser, förutsatt att de använder den relevanta unionskoden på det körkort som byts ut. Om innehavaren av ett sådant körkort byter bosättningsort till en ny medlemsstat bör denna medlemsstat inte vara skyldig att tillämpa principen om ömsesidigt erkännande på ett sådant körkort.
- (27) ”Körkortsturism”, det vill säga att byta bosättningsort för att erhålla ett nytt körkort, i syfte att kringgå effekterna av en kördiskvalifikation som införts i en annan medlemsstat, är en utbredd företeelse som påverkar trafiksäkerheten negativt. Byte av bosättningsort bör inte vara ett sätt för förare att undantas från de krav som ställs på dem att återfå sitt körkort eller sin rätt att framföra fordon. Samtidigt bör det klargöras att förarnas beteende endast i vederbörligen motiverade fall bör leda till ett obegränsat körförbud, och att verkan av sådana beslut bör begränsas till den utfärdande medlemsstatens territorium.
- (28) För att förbättra trafiksäkerheten bör ett unionsomfattande system införas för vissa körkortskategorier. Reglerna för ett sådant system bör göra det möjligt för sökande att förvärva körkort i de relevanta kategorierna innan den föreskrivna minimiåldern har uppnåtts. Villkoret för att få använda dessa körkort bör dock vara att föraren åtföljs av en erfaren förare. I sådana situationer bör det av trafiksäkerhetsskäl vara tillåtet för medlemsstaterna att fastställa strängare villkor och regler inom sitt territorium för de körkort som de har utfärdat.
- (29) Det övergripande målet med systemet med beledsagad körning är att förbättra trafiksäkerheten, men det kan även göra yrket som lastbilschaufförer mer tillgängligt och tilltalande för yngre generationer, bredda deras yrkesmässiga möjligheter och bidra till att åtgärda bristen på förare inom unionen. Det bör därför omfatta körkort för kategori C och de körkort i kategori B som är en förutsättning för dem.
- (30) Det bör säkerställas att förare som nyligen förvärvat körkort i en viss kategori inte äventyrar trafiksäkerheten på grund av sin oerfarenhet. En prøvotid på två år bör fastställas för de nya förarna. Under denna tid bör de omfattas av strängare regler och hårdare påföljder i hela unionen när de bryter mot reglerna under inverkan av alkohol. Påföljderna för sådant beteende bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande, och deras stränghet bör i största möjliga utsträckning ta hänsyn till unionens mål att på medellång sikt halvera antalet dödsfall och allvarliga skador, och på lång sikt undvika dem nästan helt. När det gäller alla andra begränsningar för nya förare bör medlemsstaterna fritt få införa ytterligare regler på sitt territorium.
- (31) Miniminormer för yrkesbehörighet och utbildningskrav för förarprövare bör fastställas i syfte att höja förarprövarnas kompetens och färdighet och därigenom säkerställa en mera objektiv bedömning av körkortsaspiranterna och mer harmoniserade

uppkörningsprov. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta delegerade akter för att vid behov ändra och anpassa dessa miniminormer till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen på detta område.

- (32) Begreppet permanent bosättningsort bör definieras så att definitionen löser de problem som uppstår när det inte är möjligt att fastställa bosättningsort hemvist på grundval av yrkes- eller familjeband. Det är också nödvändigt att föreskriva en möjlighet för sökande att göra teoretiska eller praktiska prov i den medlemsstat där de är medborgare, om det i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort inte är möjligt att göra dessa prov på det officiella språket i den medlemsstat där de är medborgare. Särskilda regler bör fastställas för diplomater och deras familjer, om deras uppdrag kräver att de bosätter sig utomlands under en längre tid.
- (33) Medlemsstaterna bör bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. Där så är möjligt bör de använda nätverket för EU-körkort för att tillhandahålla sådan hjälp. Nätverket för EU-körkort, vanligen kallat Resper, är ett nav för informationsutbyte mellan de nationella myndigheter som ansvarar för att utfärda körkort och underlätta genomförandet av detta direktiv.
- (34) Nätverket för EU-körkort syftar till att garantera erkännande av handlingar och förvärvade rättigheter som härrör från medlemsstaterna, bekämpa dokumentförfalskning, undvika utfärdande av flera körkort och underlätta verkställigheten av kördiskvalifikationer. Medlemsstaterna bör särskilt ges möjlighet att systematiskt kontrollera att de skäl som ledde till eventuella tidigare införda begränsningar, omhändertagande, återkallelse eller ogiltigförklaring av ett körkort eller rätten att framföra fordon har försvunnit. Användning av Resper för genomförandet av andra unionsakter bör endast tillåtas så länge som dessa användningar uttryckligen föreskrivs i detta direktiv.
- (35) För att det ska bli möjligt för kommissionen att lämna meningsfulla rapporter om genomförandet av detta direktiv bör den varje år erhålla information om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort.
- (36) I syfte att uppnå målen för detta direktiv, särskilt att anpassa dess bilagor till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av delarna A, B och D i bilaga I (specifikationerna för fysiska körkort), ändring av del C i bilaga I (specifikationerna för mobila körkort), ändring av del E i bilaga I (reglerna för tillämpliga nationella koder och unionskoder), ändring av bilagorna II, III, V och VI (vissa minimikrav för utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort), och ändring av bilaga IV (miniminormer för förarprovare). En sådan befogenhet bör beviljas för en period av fem år, med tanke på att den tekniska, operativa och vetenskapliga läget på de områden som regleras av dessa bilagor är under ständig utveckling. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>6</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

<sup>6</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (37) Mot bakgrund av den gradvisa digitaliseringen och automatiseringen, de ständigt skarpare kraven på utsläppsminskning inom vägtransportsektorn samt den ständiga tekniska utvecklingen av motordrivna fordon är det nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap. Främjandet av livslångt lärande kan vara avgörande för erfarna förarens kompetens ska hållas uppdaterad i fråga om trafiksäkerhet, ny teknik, miljövänlig körning, som förbättrar bränsleeffektiviteten och minskar utsläppen, och hastighetsstyrning.
- (38) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera de driftskompatibilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som är tillämpliga på QR-koder på fysiska körkort, bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, förlängning av den administrativa giltighetstiden för körkort i hela unionen i händelse av en kris, innehållet i den självbedömning av fysisk och psykisk lämplighet som ska utföras för förare i grupp 1, villkoren för utbyte av körkort från tredje land mot körkort som utfärdats av medlemsstaterna utan att det på körkortet anges att det har bytts ut, samt driftskompatibilitet mellan nationella system som är anslutna till nätverket för EU-körkort och skydd av personuppgifter som utbyts i detta sammanhang. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>7</sup>.
- (39) För konsekvensens skull bör Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561<sup>8</sup>, där vissa frågor som omfattas av det här direktivet behandlas, samt förordning (EU) 2018/1724 ändras.
- (40) Direktiv 126/2006/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012<sup>9</sup> bör upphävas.
- (41) Detta direktivs mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna eftersom deras regler för utfärdande, förnyelse, ersättning och utbyte av körkort skulle leda till så varierande krav att det skulle bli svårt att uppnå samma trafiksäkerhet och fria rörlighet för medborgare som man kan uppnå genom harmoniserade krav. Sådana mål kan bättre uppnås genom att minimikrav fastställs på unionsnivå. Därför kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (42) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den [DD/MM/ÅÅÅÅ].
- (43) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>10</sup>, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och

---

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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 (EUT L 330, 23.12.2022, s. 46).

<sup>9</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012 om fastställande av tekniska krav för körkort som är försedda med ett lagringsmedium (mikroprocessor) (EUT L 120, 5.5.2012, s. 1).

<sup>10</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Innehåll och tillämpningsområde

1. I detta direktiv fastställs gemensamma regler om
  - a) modeller, standarder och kategorier för körkort,
  - b) utfärdande, giltighet, förnyelse och ömsesidigt erkännande av körkort,
  - c) vissa aspekter av utbyte, ersättning, återkallelse, begränsning, omhändertagande och ogiltigförklaring av körkort,
  - d) vissa aspekter som är tillämpliga på nya förare.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på motordrivna fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dragkraften, och som dessutom är särskilt konstruerade för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar vilka används i samband med jord- och skogsbruk och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

### Artikel 2

#### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *körkort*: elektronisk eller fysisk handling som styrker rätten att framföra motordrivna fordon med angivande av på vilka villkor innehavaren är behörig att köra.
2. *fysiskt körkort*: körkort i fysisk form som utfärdats i enlighet med artikel 4.
3. *mobilt körkort*: körkort i digital form som utfärdats i enlighet med artikel 5.
4. *motordrivet fordon*: varje med motor försett fordon som av egen kraft kan framföras på väg och som inte är spårbundet.
5. *tvåhjuligt fordon*: fordon som avses i artikel 4.2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013<sup>11</sup>.
6. *trehjuligt fordon*: fordon som avses i artikel 4.2 b i förordning (EU) nr 168/2013.
7. *lätt fyrhjuling*: fordon som avses i artikel 4.2 f i förordning (EU) nr 168/2013.
8. *motorcykel*: tvåhjuligt fordon med eller utan sidovagn som avses i artikel 4.2 c och d i förordning (EU) nr 168/2013.
9. *motordriven trehjuling*: fordon med tre symmetriskt placerade hjul som avses i artikel 4.2 e i förordning (EU) nr 168/2013.

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).



10. *motorfordon*: motordrivet fordon som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport. Definitionen innefattar trådbussar, dvs. icke spårbundna fordon som är anslutna till en strömförande ledning.
11. *tung fyrhjuling*: fordon som avses i artikel 4.2 g i förordning (EU) nr 168/2013.
12. *kördiskvalifikation*: varje beslut som leder till att en motorfordonsförarens körkort eller rätt att framföra motorfordon återkallas, ogiltigförklaras, begränsas eller omhändertags och som inte längre kan överklagas. Beslutet kan utgöra en primär, sekundär eller kompletterande påföljd eller en säkerhetsåtgärd.

### *Artikel 3*

#### **Standardunionsspecifikationer för körkort och ömsesidigt erkännande**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras nationella körkort utfärdas i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv och överensstämmer med standardunionsspecifikationerna och andra kriterier i enlighet med
  - a) artikel 4 för fysiska körkort,
  - b) artikel 5 för mobila körkort.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att fysiska och mobila körkort som utfärdas till samma person är helt likvärdiga sinsemellan och anger exakt samma uppsättning rättigheter och villkor enligt vilka den personen är behörig att framföra fordon.
3. Medlemsstaterna får inte som en förutsättning kräva innehav av ett fysiskt eller mobilt körkort av sökanden när de utfärdar, ersätter, förnyar eller byter ut ett körkort i det andra formatet.
4. Senast den [datum för antagande + 4 år] ska medlemsstaterna säkerställa att endast mobila körkort utfärdas som standard. Fram till den dagen får medlemsstaterna besluta att utfärda mobila körkort.
5. Genom undantag från punkt 4 ska medlemsstaterna erbjuda möjligheten att ett fysiskt körkort utfärdas på sökandens begäran i stället för eller tillsammans med ett mobilt körkort.
6. Körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt.
7. Genom undantag från punkt 6 ska medlemsstaterna ömsesidigt erkänna endast mobila körkort som utfärdats efter den [dag för antagande + 3 år] i enlighet med artikel 5. Mobila körkort som utfärdats före denna dag men som uppfyller kraven i artikel 5 ska erkännas ömsesidigt efter denna dag.

### *Artikel 4*

#### **Fysiska körkort**

1. Medlemsstaterna ska utfärda fysiska körkort på grundval av de standardunionsspecifikationer som anges i del A1 i bilaga I.
2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas, även i fråga om körkort enligt modellen som utfärdades före detta direktivs ikraftträdande. De ska underrätta kommissionen om detta.

Det fysiska körkortet ska göras säkert mot förfalskning med hjälp av standardunionsspecifikationerna i del A2 i bilaga I. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer.

3. Om innehavaren av ett giltigt fysiskt körkort utan administrativ giltighetstid bosätter sig permanent i en annan medlemsstat än den som utfärdade körkortet, får värdmedlemsstaten från och med två år efter den dag då innehavaren bosatte sig permanent på dess territorium tillämpa de administrativa giltighetstider som anges i artikel 10.2 genom att förnya körkortet.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fysiska körkort som har utfärdats eller är gällande uppfyller alla krav i detta direktiv senast den 19 januari 2030.
5. Medlemsstaterna får besluta att införa ett lagringsmedium (ett mikrochip) som en del av det fysiska körkortet. Om en medlemsstat beslutar att införa ett mikrochip som en del av sitt fysiska körkort får den, om det föreskrivs i dess nationella lagstiftning om körkort, också besluta att lagra fler uppgifter på mikrochipet än vad som anges i del D i bilaga I.

När medlemsstaterna föreskriver att ett mikrochip ska ingå i det fysiska körkortet ska de tillämpa de tekniska kraven i del B i bilaga I. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om eventuella beslut om att införa ett mikrochip på det fysiska körkortet, eller om eventuella ändringar av ett sådant beslut, inom tre månader efter att beslutet fattats. Medlemsstater som redan har infört ett mikrochip på sina fysiska körkort ska underrätta kommissionen om detta inom tre månader från den dag då detta direktiv träder i kraft.

6. Om mikrochipet inte införs som en del av det fysiska körkortet får medlemsstaterna också besluta att i det utrymme som är reserverat för detta ändamål trycka en QR-kod på de fysiska körkort som de utfärdar. QR-koden ska göra det möjligt att kontrollera att informationen på det fysiska körkortet är äkta.
7. Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera informationen på det fysiska körkortet inte lagras av kontrollanten och att körkortets utfärdande myndighet inte underrättas om kontrollprocessen.

Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om de driftskompatibilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som QR-koder på fysiska körkort ska överensstämja med. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla åtgärder som rör införande av en QR-kod på körkort, eller om eventuella ändringar av sådana åtgärder, inom tre månader efter antagandet.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 om ändring av delarna A, B och D i bilaga I när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

#### *Artikel 5*

#### **Mobila körkort**

1. Medlemsstaterna ska utfärda mobila körkort på grundval av de standardunionsspecifikationer som anges i del C i bilaga I.
2. För att möjliggöra kontroller av att körkortsinnehavaren har körrättigheter ska medlemsstaterna säkerställa att elektroniska tillämpningar för mobila körkort är tillgängliga kostnadsfritt för personer med permanent bosättningsort på deras territorium eller för personer som på annat sätt har rätt att inneha mobila körkort utfärdade av dem.

Sådana tillämpningar ska bygga på europeiska e-identitetsplånböcker som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 910/2014<sup>12</sup>.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över tillgängliga elektroniska tillämpningar som skapats och underhålls för de syften som avses i denna artikel.

Medlemsstaterna ska se till att de elektroniska tillämpningarna inte innehåller, eller om en pekare används inte tillgängliggör, fler uppgifter än vad som avses i del D i bilaga I.

4. Medlemsstaterna ska tillgängliggöra och regelbundet underrätta varandra om den information som krävs för åtkomst till de nationella system som avses i del C i bilaga I och som används för kontroll av mobila körkort.

Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera körrättigheterna för det mobila körkortets innehavare inte lagras av kontrollanten och att körkortets utfärdande myndighet behandlar den information som inkommer genom anmälan uteslutande för att svara på begäran om kontroll.

5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om förteckningen över relevanta nationella system som är godkända för att utfärda uppgifter och pekare för mobila körkort. Kommissionen ska se till att förteckningen över medlemsstaternas nationella system genom en säker kanal görs tillgänglig för allmänheten i en elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatiserad behandling.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 om ändring av del C i bilaga I när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

7. Senast den [dag för antagande + 18 månader] ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

#### *Artikel 6*

### **Kategorier av körkort**

1. Körkortet ska be behörighet att framföra motordrivna fordon i följande kategorier:
  - a) Mopeder

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

Kategori AM:

- Tvåhjuliga fordon eller trehjuliga fordon med en högsta konstruktionshastighet på högst 45 km/h (utom sådana som är konstruerade för en högsta hastighet av högst 25 km/h).
- Lätta fyrhjulingar.

b) Motorcyklar och motordrivna trehjulingar:

i) Kategori A1:

- Motorcyklar vars motor har en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter, en effekt av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg.
- Motordrivna trehjulingar med en effekt av högst 15 kW.

ii) Kategori A2:

- Motorcyklar med effekt på högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som inte hänför sig till ett fordon med effekt på mer än 70 kW.

iii) Kategori A:

- Motorcyklar
- Motordrivna trehjulingar med en effekt av mer än 15 kW.

c) Motorfordon:

i) Kategori B1:

- Tunga fyrhjulingar.

Kategori B1 ska inte vara obligatorisk. I medlemsstater som inte inför denna kategori ska ett B-körkort krävas för att få köra sådana fordon.

Medlemsstaterna får också besluta att införa denna kategori uteslutande för sådana fordon som avses i artikel 9.4 första stycket c och på de villkor som anges i den punkten. Om en medlemsstat beslutar att göra det, ska detta markeras på körkortet med unionskod 60.03.

ii) Kategori B:

- Motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.
- Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i bilaga V, kräva att kombinationen bara får köras efter

- avslutad utbildning, eller
- godkänt körprov.

Medlemsstaterna får också ställa krav på både sådan utbildning och godkänt körprov.

Medlemsstaterna ska med hjälp av tillämplig unionskod enligt del E i bilaga I på körkortet ange att en sådan fordonskombination får köras.

iii) Kategori BE:

- Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt på släp- eller påhängsvagnen på högst 3 500 kg.

iv) Kategori C1:

- Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.
- Till ett motorfordon i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

v) Kategori C1E:

- Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 750 kg under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.
- Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg, under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

vi) Kategori C:

- Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt över 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.
- Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

vii) Kategori CE:

- Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori C och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 750 kg.

viii) Kategori D1:

- Motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta högst 16 passagerare utöver föraren, och med en största längd av 8 meter.
- Till ett motorfordon i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

ix) Kategori D1E:

- Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.
  - x) Kategori D:
    - Motorfordon konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren. Till ett motorfordon som får föras med D-körkort får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg.
  - xi) Kategori DE:
    - Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.
2. Med förhandsgodkännande av kommissionen, som ska bedöma den föreslagna åtgärdens inverkan på trafiksäkerheten, får medlemsstaterna från tillämpningen av denna artikel undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon, inbegripet specialfordon för personer med funktionshinder.

Medlemsstaterna får besluta att detta direktiv inte ska tillämpas på fordon som används av försvarsmakten och civilförsvaret eller som står under deras kontroll. De ska underrätta kommissionen om detta.

#### *Artikel 7*

#### **Minimiåldrar**

1. Minimiåldern för utfärdande av körkort ska vara följande:
- a) 16 år för kategorierna AM, A1 och B1.
  - b) 18 år för kategorierna A2, B, BE, C1 och C1E.
  - c) Vad gäller kategori A:
    - i) 20 år för motorcyklar. För behörighet att framföra motorcyklar i denna kategori krävs dock minst två års erfarenhet som förare av motorcyklar med körkort för kategori A2. Kravet på två års erfarenhet får dock åsidosättas om sökanden har fyllt 24 år.
    - ii) 21 år för motordrivna trehjulingar med en effekt på mer än 15 kW.
  - d) 21 år för kategorierna C, CE, D1 och D1E.
  - e) 24 år för kategorierna D och DE.
2. Medlemsstaterna får höja eller sänka minimiåldern för utfärdande av körkort enligt följande:
- a) För kategori AM ned till 14 år eller upp till 18 år.
  - b) För kategori B1 upp till 18 år.
  - c) För kategori A1 upp till 18 år, förutsatt att båda följande villkor är uppfyllda:
    - i) Om det är två års skillnad mellan minimiåldern för kategori A1 och minimiåldern för kategori A2.

- ii) Om en minimiperiod om två års erfarenhet av motorcyklar i kategori A2 krävs innan tillstånd att köra motorcyklar av kategori A kan beviljas, så som anges i punkt 1 c i).
  - d) För kategorierna B och BE ned till 17 år.
3. Medlemsstaterna får sänka minimiåldern för kategori C till 18 år och för kategori D till 21 år när det gäller
- a) fordon som används av räddningstjänsten och ordningsmakten,
  - b) fordon som provas på väg i syfte att göra reparationer eller underhåll.
4. Körkort som utfärdats i enlighet med punkterna 2 och 3 ska endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortshavaren har nått den minimiålder som anges i punkt 1.
- Medlemsstaterna får erkänna giltigheten på sitt territorium av körkort som utfärdats till förare under den minimiålder som anges i punkt 1.
5. Genom undantag från punkt 1 d och e i denna artikel ska minimiåldern för utfärdande av körkort, om sökanden innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, vara följande:
- a) För kategorierna C och CE de minimiåldrar som anges i artikel 5.2 a i) i direktiv (EU) 2022/2561.
  - b) För kategorierna D1 och D1E den minimiålder som anges i artikel 5.3 a i) andra stycket i det direktivet.
  - c) För kategorierna D och DE de minimiåldrar som anges i artikel 5.3 a i) första stycket, artikel 5.3 a ii) första stycket och artikel 5.3 b i det direktivet.

Om en medlemsstat i enlighet med artikel 5.3 a i) andra stycket eller artikel 5.3 a ii) andra stycket i direktiv (EU) 2022/2561 tillåter körning på dess territorium från en lägre ålder, ska körkortet endast vara giltigt på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortinnehavaren har nått den relevanta minimiålder som avses i första stycket i denna punkt och innehar ett yrkeskompetensbevis.

## *Artikel 8*

### **Villkor och begränsningar**

1. Medlemsstaterna ska märka körkort som har utfärdats till en person som omfattas av ett eller flera villkor enligt vilka han eller hon har rätt att framföra fordon. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda motsvarande unionskoder enligt del E i bilaga I. De får också använda nationella koder för villkor som inte ingår i del E i bilaga I.
- Om körkortet till följd av fysisk funktionsnedsättning endast gäller för vissa typer av fordon eller för fordon som är anpassade för att kompensera för sådan funktionsnedsättning, ska det körprov som föreskrivs i artikel 10.1 avläggas i ett sådant fordon.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 om ändring av del E i bilaga I när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

## Artikel 9

### Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

1. Körkort för kategorierna BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE får endast utfärdas för den som redan har körkort i kategori B.
2. I fråga om körkortens giltighet gäller följande:
  - a) Körkort för kategorierna C1E, CE, D1E, eller DE gäller även för fordonskombinationer i kategori BE.
  - b) Körkort för kategori CE gäller även för kategori DE om innehavaren har behörighet att framföra fordon i kategori D.
  - c) Körkort för kategori C1E eller CE gäller även för kategori D1E om innehavaren har behörighet att framföra fordon i kategori D1.
  - d) Körkort för kategorierna CE och DE gäller även för fordonskombinationer i kategori C1E respektive D1E.
  - e) Körkort för samtliga kategorier ska ge behörighet att framföra fordon i kategori AM. När det gäller körkort som är utfärdade inom dess territorium får en medlemsstat dock begränsa överensstämmelsen för kategori AM till kategorierna A1, A2 och A om denna medlemsstat inför ett körprov som ett villkor för att erhålla behörighet för kategori AM.
  - f) Körkort för kategori A2 gäller även för kategori A1.
  - g) Körkort för kategorierna A, B, C eller D gäller även för kategorierna A1, A2, B1, C1 respektive D1.
  - h) Två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG<sup>13</sup> med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn.
3. För körning inom eget territorium får medlemsstaterna dessutom tillåta följande:
  - a) Körkort för kategori B ger behörighet att framföra motordrivna trehjulingar; för motordrivna trehjulingar med en effekt som överstiger 15 kW är åldersgränsen 21 år.
  - b) Körkort för kategori B ger behörighet att framföra motorcykel enligt kategori A1.

Överensstämmelserna enligt första stycket ska erkännas ömsesidigt av de medlemsstater som beviljat dem.

Medlemsstaterna får på körkortet ange att innehavaren är behörig att framföra fordon enligt första stycket endast med hjälp av de tillämpliga unionskoderna i del E i bilaga I.

Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om de överensstämmelser som avses i första stycket och som beviljas på deras territorium,

---

<sup>13</sup> Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).



inbegripet nationella koder som kan ha använts före detta direktivs ikraftträdande. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för medlemsstaterna i syfte att underlätta tillämpningen av denna punkt.

4. Medlemsstaterna får på sitt territorium tillåta att följande kategorier av fordon körs:
  - a) Fordon i kategori D1 med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg, exklusive all specialutrustning avsedd för transport av personer med funktionshinder, framförda av förare över 21 års ålder med körkort för kategori B minst två år efter att körkortet utfärdades för första gången och förutsatt att fordonen används i samhällsnyttig verksamhet av organisationer som inte är affärsdrivande och att föraren utan ersättning bidrar med sina tjänster.
  - b) Fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg som framförs av förare över 21 års ålder med körkort för kategori B minst två år efter att körkortet utfärdades för första gången, förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:
    - i) Fordonen är avsedda att användas endast för undervisning eller rekreation när de står stilla.
    - ii) Fordonen används i samhällsnyttig verksamhet av organisationer som inte är affärsdrivande.
    - iii) Fordonen har ändrats så att de inte kan användas vare sig för transport av fler än nio personer eller för transport av andra varor än de som är absolut nödvändiga för ändamålet.
  - c) Fordon i kategori B med en tillåten totalvikt på 2 500 kg och en högsta hastighet som är fysiskt begränsad till 45 km/h framförda av förare som är yngre än 21 år och som innehar körkort för kategori B1.

Medlemsstaterna får på körkortet ange att innehavaren är behörig att framföra fordon enligt första stycket a och b endast med hjälp av de tillämpliga nationella koderna.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla godkännanden de medger i enlighet med denna punkt.

#### *Artikel 10*

#### **Utfärdande, giltighet och förnyelse**

1. Körkort får endast utfärdas till sökande som uppfyller följande villkor:
  - a) De har godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov samt uppfyller de lägsta fysiska och psykiska kraven på lämplighet som förare i enlighet med bilagorna II och III.
  - b) För kategori AM att de har godkänts enbart i ett teoriprov. Medlemsstaterna får föreskriva att sökande ska ha godkänts i ett körprov och en läkarundersökning för denna kategori.

För tre- och fyrhjulingar inom denna kategori får medlemsstaterna införa ett särskilt körprov. För differentiering av fordon inom kategori AM får en nationell kod införas i körkortet.
  - c) För kategori A2 eller kategori A, och under förutsättning att de har minst två års erfarenhet av en motorcykel i kategori A1 respektive kategori A2, antingen

- i) endast klarat ett körprov, eller
  - ii) genomgått en utbildning i enlighet med bilaga VI.
- d) De har genomfört en utbildning eller fått godkänt resultat på ett körprov, eller genomgått en utbildning och fått godkänt resultat på ett körprov i enlighet med bilaga V när det gäller kategori B för att köra sådana fordonskombinationer som avses i artikel 6.1 c ii) tredje stycket.
  - e) De har permanent bosättningsort inom den medlemsstat som utfärdar körkortet eller kan intyga att de har studerat där i minst sex månader.
2. Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av medlemsstaterna ska vara följande:
- a) Femton år för kategorierna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE.
  - b) Fem år för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E.

Förnyelse av ett körkort får automatiskt medföra en ny administrativ giltighetstid för en annan kategori eller andra kategorier som körkortshavaren har behörighet för, i den utsträckning som detta överensstämmer med villkoren i detta direktiv.

Att körkortet är försett med ett mikrochip eller en QR-kod enligt artikel 4.5 respektive artikel 4.6 ska inte utgöra en förutsättning för körkortets giltighet. Att ett mikrochip eller en QR-kod har försvunnit, inte kan läsas eller på annat sätt har skadats ska inte påverka körkortets giltighet.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdas till nya förare i den mening som avses i artikel 15.1 för alla kategorier för att tillämpa särskilda åtgärder på sådana förare i syfte att förbättra deras trafiksäkerhet.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort av alla kategorier, om det anses nödvändigt att tillämpa tätare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, exempelvis begränsningar för den som begår trafiköverträdelser.

Medlemsstaterna ska förkorta den administrativa giltighetstid som anges i första stycket till fem år eller mindre för körkort för innehavare bosatta på deras territorium som uppnått 70 års ålder i syfte att införa krav på tätare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, inbegripet repetitionskurser. Denna förkortade administrativa giltighetstid får endast tillämpas efter förnyelse av körkort.

Medlemsstaterna får förkorta den administrativa giltighetstid som anges i denna punkt för körkort för personer som har beviljats tillfälligt uppehållstillstånd eller som åtnjuter tillfälligt skydd eller tillräckligt skydd enligt nationell lagstiftning på deras territorium. För detta ändamål ska denna förkortade administrativa giltighetstid vara lika med eller kortare än den administrativa giltighetstiden för det tillfälliga uppehållstillståndet eller det tillfälliga skyddet eller det tillräckliga skyddet.

3. För förnyelse av körkort vid den administrativa giltighetstidens utgång ska följande villkor båda vara uppfyllda:
- a) De lägsta krav på fysisk och psykisk lämplighet som förare enligt bilaga III fortsätter att vara uppfyllda.
  - b) Permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att sökanden sedan minst sex månader studerat där vid tidpunkten för ansökan.

4. I händelse av en kris får medlemsstaterna förlänga den administrativa giltighetstiden med högst sex månader för körkort som annars skulle ha löpt ut. Förlängningen får utökas om krisen kvarstår.

Varje sådan förlängning ska vara vederbörligen motiverad och omedelbart anmälas till kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra dessa uppgifter i *Europeiska unionens officiella tidning*. Medlemsstaterna ska erkänna giltigheten för körkort vars administrativa giltighetstid har förlängts enligt denna punkt.

Om en kris påverkar flera medlemsstater får kommissionen anta genomförandeakter för att förlänga den administrativa giltighetstiden för alla eller vissa kategorier av körkort som annars skulle ha löpt ut. Förlängningen får inte överstiga sex månader och får utökas om krisen kvarstår. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.3.

Om en medlemsstat inte påverkas, och sannolikt inte kommer att påverkas, av svårigheter som gjort det praktiskt omöjligt att förnya körkort till följd av en sådan kris som avses i tredje stycket, eller har vidtagit lämpliga nationella åtgärder för att mildra krisens effekter, får den medlemsstaten besluta att inte tillämpa den förlängning som införts genom den genomförandeakt som avses i tredje stycket, efter att först ha underrättat kommissionen. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta och offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

I denna punkt avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig naturlig eller människoskapad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum i eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet och som också hindrar eller avsevärt försämrar möjligheten för körkortsinnehavare eller relevanta nationella myndigheter att genomföra de förfaranden som krävs för att förnya körkort.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell straffrätt och ordningsbestämmelser får medlemsstaterna för utfärdande av körkort tillämpa bestämmelser i sin nationella lagstiftning som rör andra förhållanden än de som avses i detta direktiv. De ska underrätta kommissionen om detta.
6. När medlemsstaterna utfärdar eller förnyar körkort i kategorierna AM, A, A1, A2, B, B1 och BE får de i stället för den självbedömning som anges i punkt 3 bilaga III kräva ett prov med tillämpning av de lägsta krav på fysisk och psykisk lämplighet som förare som anges i den bilagan. I så fall ska läkarundersökningen omfatta alla de medicinska funktionsnedsättningar som anges i bilaga III.

Kommissionen ska senast den [dag för antagande + 18 månader] anta genomförandeakter om innehållet i den självbedömning som avses i punkt 3 i bilaga III och alla de medicinska funktionsnedsättningar som anges i den bilagan. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

7. Det är inte tillåtet att inneha fler än ett fysiskt körkort. En person får dock inneha flera mobila körkort, förutsatt att dessa har utfärdats av samma medlemsstat.

Ingen person får inneha körkort utfärdade av fler än en medlemsstat.

En medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort om det har fastställts att sökanden redan har ett körkort utfärdat av en annan medlemsstat.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för tillämpningen av tredje stycket. Nödvändiga åtgärder när det gäller utfärdande, ersättning, förnyande eller utbyte av ett körkort ska vara att kontrollera med andra medlemsstater att sökanden inte redan har ett annat körkort, om det finns rimlig anledning att misstänka detta. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda det nätverk för EU-körkort som avses i artikel 19.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.6 ska den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet försäkra sig om att den som ansöker om körkort uppfyller kraven i punkt 1 i den här artikeln och tillämpa sina nationella bestämmelser om upphävande eller återkallelse av körkortet eller av rätten att köra om det kan fastställas att ett körkort har utfärdats utan att dessa krav var uppfyllda.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 om ändring av bilagorna II, III, V och VI när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

### *Artikel 11*

#### **Utbyte och ersättning av körkort som utfärdats av medlemsstaterna**

1. Om innehavaren av ett giltigt körkort utfärdat av en medlemsstat har förlagt sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat, får han eller hon begära att få körkortet utbytt mot ett likvärdigt körkort. Den medlemsstat som verkställer utbytet ska kontrollera för vilken kategori det inlämnade körkortet fortfarande är giltigt.
2. Om inte annat följer av tillämpningen av territorialprincipen i straffrätt och ordningsbestämmelser får den medlemsstat där körkortsinnehavaren har sin permanenta bosättningsort tillämpa sina nationella bestämmelser om begränsning, omhändertagande, återkallelse och ogiltigförklaring av innehavarens rätt att framföra fordon om körkortet utfärdats av en annan medlemsstat, och vid behov byta ut körkortet i detta syfte.
3. Den medlemsstat som verkställer utbytet ska återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat körkortet och ange skälen för detta.
4. Vid förlust eller stöld av ett körkort får endast de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där innehavaren har sin permanenta bosättningsort utfärda ett körkort som ersätter det förlorade körkortet. Dessa myndigheter ska utfärda ersättningskörkortet på grundval av de uppgifter de har tillgängliga eller då så är lämpligt på grundval av ett intyg från de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som utfärdade det ursprungliga körkortet.

### *Artikel 12*

#### **Utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer**

1. Om en medlemsstat föreskriver utbyte av körkort som utfärdats av ett tredjeland till en innehavare som har bosatt sig permanent på dess territorium, ska den medlemsstaten byta ut körkortet i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.
2. Om en medlemsstat byter ut ett körkort som har utfärdats av ett tredjeland som inte har varit föremål för ett sådant genomförandebeslut som avses i punkt 7, ska utbytet

antecknas på det körkort som utfärdats av den medlemsstaten med hjälp av den relevanta koden i del E i bilaga I, liksom eventuell senare förnyelse eller ersättning. Om innehavaren av ett körkort som har utfärdats på detta sätt förlägger sin permanenta bostät till en annan medlemsstat behöver denna senare medlemsstat inte tillämpa principen om ömsesidigt erkännande i artikel 3.6.

Medlemsstaterna ska vid sådana utbyten tillämpa bestämmelserna i sin nationella lagstiftning i enlighet med villkoren i denna punkt.

3. Om körkortet har utfärdats i en kategori och av ett tredjeland som varit föremål för ett sådant genomförandebeslut som avses i punkt 7, ska utbytet inte antecknas på det körkort som utfärdats av den berörda medlemsstaten. I sådana fall ska medlemsstaterna byta ut körkortet i enlighet med de villkor som anges i det relevanta genomförandebeslutet.
4. Om ett körkort som utfärdats av en medlemsstat har bytts ut mot ett körkort som utfärdats av ett tredjeland, får medlemsstaterna inte kräva att några ytterligare villkor är uppfyllda utöver dem som anges i artikel 10.3 a, eller anteckna ytterligare uppgifter för utbyte av detta körkort mot ett körkort som utfärdats av dem, med avseende på kategorierna i det ursprungliga körkortet.

I den situation som avses i första stycket ska, om en sökande begär att få byta ut ett körkort som även är giltigt för kategorier för vilka han eller hon har förvärvat rätten att framföra fordon i ett tredjeland, följande regler gälla:

- a) Om körkortet har utfärdats i en kategori och av ett tredjeland som varit föremål för ett sådant genomförandebeslut som avses i punkt 7, ska punkt 3 tillämpas.
  - b) I avsaknad av ett sådant genomförandebeslut ska punkt 2 tillämpas.
5. Sådana utbyten som avses i punkterna 2, 3 och 4 ska endast genomföras om det körkort som utfärdats av tredjelandet har återlämnats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som genomför utbytet.
  6. Kommissionen får fastställa att ett tredjeland har en ram för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens, vilket gör det möjligt att byta ut körkort som utfärdats av detta tredjeland utan att ett sådant utbyte antecknas på de körkort som utfärdas av medlemsstaterna, vid behov efter att vissa på förhand fastställda villkor har uppfyllts.

När kommissionen fastställer ett sådant tredjeland får den bedöma tredjelandets ram för vägtransporter i samarbete med medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska ha sex månader på sig att yttra sig om den ram för vägtransporter som finns i det aktuella tredjelandet. Kommissionen ska genomföra bedömningen så snart den har tagit emot yttranden från alla medlemsstater eller när tidsfristen för att sända yttrandena har löpt ut, beroende på vilket som inträffar senast.

Vid bedömningen av den ram för vägtransporter som finns i ett tredjeland ska kommissionen beakta åtminstone följande faktorer:

- a) Gällande körkortskrav, såsom klassificering av körkortskategorier, krav på minimiålder, krav på och villkor för utbildning och körprov samt medicinska normer för utfärdande av körkortet.
- b) Huruvida tredjelandet utfärdar mobila körkort, och om så är fallet tillämpliga tekniska och strukturella uppgifter för driften av systemet.

- c) Den utsträckning i vilken det finns förfalskade körkort i omlopp och de åtgärder som vidtas för att förhindra förfalskning av körkort.
- d) Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av tredjelandet.
- e) Trafikförhållandena i tredjelandet och deras jämförbarhet med trafikförhållandena på unionens vägnät.
- f) Tredjelandets trafiksäkerhet.

7. Kommissionen får, efter att ha gjort den bedömning som avses i punkt 6 och genom genomförandebeslut, besluta att ett tredjeland har en ram för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med den i unionen för utbyte av körkort som utfärdats av dessa tredjeländer utan att utbytet antecknas på körkort som utfärdas av en medlemsstat.

Genomförandebeslutet ska innehålla åtminstone följande:

- a) Körkortskategorier som avses i artikel 6 mot vilka ett utbyte får genomföras utan att det antecknas på det körkort som utfärdas av en medlemsstat.
- b) Datum för utfärdande av körkort från tredje land från vilka utbyte får genomföras utan att det antecknas på det körkort som utfärdas av en medlemsstat.
- c) Alla allmänna villkor som ska vara uppfyllda för kontroll av äktheten hos den officiella handling som ska utbytas.
- d) Alla allmänna villkor som sökanden måste uppfylla för att styrka att de medicinska kraven i bilaga III är uppfyllda före utbytet.

Om sökandens körkort inte gör det möjligt att uppfylla kraven i andra stycket a eller b i denna punkt, får medlemsstaterna besluta att byta ut körkortet i enlighet med punkt 2. Om sökanden inte kan uppfylla kraven i andra stycket c eller d i denna punkt ska medlemsstaterna vägra att byta ut körkortet. Alla ytterligare villkor som kan ingå i genomförandebeslutet ska föreskriva antingen tillämpligheten av medlemsstatens nationella bestämmelser i enlighet med punkt 2 eller vägran att byta ut körkortet, om sökanden inte uppfyller dessa villkor.

Genomförandebesluten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

- 8. I sådana genomförandebeslut som avses i punkt 7 ska regelbundna översyner, minst vart fjärde år, av trafiksäkerhetssituationen i det berörda tredjelandet föreskrivas. Beroende på hur översynen utfaller ska kommissionen i den utsträckning det är nödvändigt bibehålla, ändra eller tillfälligt eller permanent upphäva den genomförandeakt som avses i punkt 7.
- 9. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* och på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de tredjeländer som har varit föremål för ett genomförandebeslut i enlighet med punkt 7 och även offentliggöra alla relevanta ändringar som gjorts i enlighet med punkt 9.
- 10. Kommissionen ska inrätta ett kunskapsnätverk för att sammanställa, bearbeta och sprida kunskap och information om bästa praxis för integration av utländska yrkesförare på den inre marknaden. Nätverket ska omfatta relevanta myndigheter i medlemsstaterna, kompetenscentrum, högskolor och forskare, arbetsmarknadens parter och andra relevanta aktörer inom vägtransportsektorn.

### Artikel 13

#### **Verkan av begränsning, omhändertagande, återkallelse eller ogiltigförklaring av rätten att framföra fordon eller av körkort**

1. En medlemsstat ska vägra att utfärda körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits, återkallats eller ogiltigförklarats av en annan medlemsstat.
2. En medlemsstat ska vägra att erkänna giltigheten av ett körkort utfärdat av en annan medlemsstat till en person vars körkort eller rätt att framföra fordon har begränsats, omhändertagits, återkallats eller ogiltigförklarats på den förstnämnda medlemsstatens territorium.
3. Vid tillämpningen av denna artikel ska körkort eller rätt att framföra fordon anses ha begränsats, omhändertagits, återkallats eller ogiltigförklarats så länge som den berörda personen ännu inte har uppfyllt de villkor som en medlemsstat uppställt och som han eller hon måste uppfylla för att kunna återfå sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort eller för att kunna ansöka om ett nytt körkort.

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla villkor som de uppställer för att innehavaren ska kunna återfå sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort eller ansöka om ett nytt körkort är proportionerliga och icke-diskriminerande för innehavare av körkort som utfärdats av en annan medlemsstat och att de inte i sig leder till en vägran på obestämd tid att utfärda körkort eller att erkänna körkort som utfärdats av en annan medlemsstat.

4. Ingenting i denna artikel ska tolkas som ett hinder för medlemsstaterna att på obestämd tid förbjuda en person att framföra fordon inom sina territorier utan att ge honom eller henne möjlighet att återfå sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort eller ansöka om ett nytt körkort, om detta är motiverat på grund av hans eller hennes beteende.

Om en medlemsstat i enlighet med denna punkt har påfört ett körförbud på obestämd tid, får den medlemsstaten vägra att erkänna giltigheten av ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat på dess territorium på obestämd tid. Med avvikelse från punkt 1 får andra medlemsstater, efter samråd med den medlemsstat som påfört körförbudet på obestämd tid, utfärda ett körkort till en sådan person.

### Artikel 14

#### **Beledsagad körning**

1. Genom undantag från artikel 7.1 b respektive d ska medlemsstaterna utfärda körkort i enlighet med artikel 10.1 för kategorierna B och C märkta med unionskod 98.02 enligt del E i bilaga I till sökande som har fyllt 17 år.
2. Innehavare av körkort med unionskod 98.02 som inte har fyllt 18 år får endast framföra fordon om de beledsagas av en person som uppfyller följande villkor:
  - a) Är minst 25 år gammal.
  - b) Innehar körkort av tillämplig kategori som utfärdats för mer än fem år sedan.
  - c) Har inte varit föremål för kördiskvalifikation under de senaste fem åren.

- d) Har inte varit föremål för ett straffrättsligt beslut till följd av ett vägtrafikrelaterat brott.
  - e) För fordon i kategori C, har de kvalifikationer och den utbildning som föreskrivs i direktiv (EU) 2022/2561.
3. Medlemsstaterna får kräva att beledsagare som avses i punkt 2 identifieras för att säkerställa överensstämmelse med denna artikel. Medlemsstaterna får begränsa antalet möjliga ledsagare.
  4. Medlemsstaterna får tillämpa ytterligare villkor för utfärdande av körkort märkt med unionskod 98.02 till sökande som inte har fyllt 18 år. De ska underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska offentliggöra dessa uppgifter.

#### *Artikel 15*

##### **Prövotid**

1. Innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och ska vara föremål för en prövotid på minst två år.
2. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder för nya förare som kör med en alkoholhalt i blodet som överstiger 0,0 g/ml och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
3. För att förbättra trafiksäkerheten får medlemsstaterna fastställa ytterligare regler som ska tillämpas på nya förare på deras territorium under prövotiden. De ska underrätta kommissionen om detta.
4. Medlemsstaterna ska märka körkort som utfärdats under en prövotid med unionskod 98.01 enligt del E i bilaga I.
5. En prövotid ska inte tillämpas på förare som erhåller körkort i kategori A2 eller A i enlighet med artikel 10.1 c.

#### *Artikel 16*

##### **Förarprövare**

1. Förarprövare ska uppfylla de minimikrav som anges i bilaga IV.  
Förarprövare som var verksamma före den 19 januari 2013 ska dock endast omfattas av bestämmelser om kvalitetssäkring och regelbunden fortbildning.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 om ändring av bilaga IV när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

#### *Artikel 17*

##### **Permanent bosättningsort**

1. Med permanent bosättningsort avses i detta direktiv den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och



yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

För en person som har den yrkesmässiga anknytningen till en annan plats än den personliga anknytningen och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera medlemsstater ska dock den permanenta bosättningsorten anses vara den plats till vilken han eller hon har personlig anknytning, under förutsättning att personen med regelbundna mellanrum återvänder dit. Sistnämnda villkor behöver inte vara uppfyllt om personen i fråga bor i en medlemsstat för att genomföra en uppgift av bestämd varaktighet. Vistelse för studier vid ett universitet eller en skola medför inte att byte av permanent bosättningsort ska anses ha skett.

2. Vid tillämpning av artikel 10.3 b och artikel 11.4 ska den permanenta bosättningsorten för personal vid unionens eller dess medlemsstaters diplomattjänster, eller för deras familjemedlemmar som ingår i deras hushåll, anses vara belägen på territoriet i den medlemsstat som utfärdade de körkort som håller på att förnyas eller ersättas.

I denna artikel avses med *unionens diplomattjänster* tjänstemän från relevanta avdelningar vid rådets generalsekretariat och vid kommissionen samt personal som utstationerats från medlemsstaternas nationella diplomattjänster och alla andra anställda eller uppdragstagare som arbetar för unionens institutioner, organ och byråer på området för yttre representation och som för att kunna utföra sina avtalsenliga uppgifter måste bo minst 181 dagar på ett eller flera tredjeländers territorium under ett kalenderår.

3. Om körkortsinnehavaren inte kan styrka att han eller hon har sin permanenta bosättningsort i en viss medlemsstat enligt punkt 1, kan innehavaren som en sista utväg få sitt körkort förnyat i den medlemsstat som ursprungligen utfärdade det.
4. Genom undantag från artikel 10.1 e och särskilt för det första utfärdandet av ett körkort i kategori B får en sökande vars permanenta bosättningsmedlemsstat är en annan än den medlemsstat där han eller hon är medborgare få sitt körkort utfärdat av denna medlemsstat, om den medlemsstat där han eller hon har sin permanenta bosättningsort inte medger en möjlighet att klara de teoretiska eller praktiska proven på ett av de officiella språken i den medlemsstat där han eller hon är medborgare eller med hjälp av tolk.

#### Artikel 18

### Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar unionsstandardmodellen

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de överensstämmelser som fastställs i kommissionens beslut (EU) 2016/1945<sup>14</sup> mellan behörigheter som erhållits före den 19 januari 2013 och de kategorier som anges i artikel 6 i detta direktiv.
2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 får inte dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv.

---

<sup>14</sup> Kommissionens beslut (EU) 2016/1945 av den 14 oktober 2016 om överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort (EUT L 302, 9.11.2016, s. 62).

## Ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De ska utbyta information om körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat, begränsat, omhändertagit, återkallat, ogiltigförklarat eller dragit in, om kördiskvalifikationer som de har påfört eller planerar att påföra samt samråda med varandra för att kontrollera huruvida den som ansöker om körkort är föremål för en kördiskvalifikation i någon medlemsstat. De ska använda det nätverk för EU-körkort som inrättats för detta ändamål.
2. Medlemsstaterna får också använda nätverket för EU-körkort för utbyte av information i följande syften:
  - a) För att göra det möjligt för sina myndigheter att kontrollera körkortets giltighet och äkthet vid vägkontroller eller som en del av åtgärder mot förfalskning.
  - b) För att underlätta utredningar som syftar till att identifiera den person som är ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413<sup>15</sup>.
  - c) För att förebygga, upptäcka och utreda sådana brott som avses i [REFERENS TILL PRÜM II].
  - d) För att se till att direktiv (EU) 2022/2561 efterlevs.
  - e) För att genomföra och genomdriva [nytt direktiv om unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer].
3. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Nätverket ska möjliggöra både synkront (i realtid) och asynkront informationsutbyte samt sändning och mottagning av säkra meddelanden, underrättelser och bilagor.

Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den information som utbyts genom nätverket är aktuell.

Medlemsstaterna får bevilja åtkomst till nätverket endast till de myndigheter som är behöriga för de ändamål som avses i punkterna 1 och 2.
4. Medlemsstaterna ska också bistå varandra i genomförandet av det mobila körkortet, särskilt för att garantera skarvfri driftskompatibilitet mellan de tillämpningar och kontrollfunktioner som avses i del C i bilaga I.
5. För att säkerställa driftskompatibilitet mellan nationella system som är anslutna till nätverket för EU-körkort och skyddet av personuppgifter som utbyts i detta sammanhang ska kommissionen senast den 6 juni 2026 anta genomförandeakter om detaljerade operativa krav, gränssnittskrav och tekniska krav för nätverket för EU-körkort. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.
6. Medlemsstaterna får samarbeta för att verkställa alla partiella begränsningar, omhändertaganden, återkallelser eller ogiltigförklaringar av rätten att framföra fordon eller av körkort, särskilt om åtgärderna är begränsade till vissa

---

<sup>15</sup> 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).

körkortskategorier eller till vissa medlemsstaters territorier, särskilt genom anteckningar på de körkort som de har utfärdat.

#### Artikel 20

### Översyn

Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort.

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.

#### Artikel 21

### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.8 och 16.2 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [*dag för direktivets ikraftträdande*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.8 och 16.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.8 och 16.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

## Artikel 22

### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av körkortskommittén. 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.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

## Artikel 23

### Ändringar av direktiv (EU) 2022/2561

I artikel 5.2 i direktiv (EU) 2022/2561 ska följande led läggas till som led c:

”c) från och med 17 års ålder framföra fordon i körkortskategori C, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 och endast på de villkor som anges i artikel 14.2 i direktiv [hänvisning till det här direktivet].”

## Artikel 24

### Ändringar av förordning (EU) 2018/1724

Bilaga II till förordning (EU) 2018/1724 ska ändras på följande sätt:

- a) I den andra kolumnen, som hör till raden ”Flytta”, ska följande ruta läggas till:  
”Erhålla och förnya körkort”
- b) I den tredje kolumnen, som hör till raden ”Flytta”, ska följande ruta läggas till:  
”Utfärdande, utbyte och ersättning av EU-körkort”.

## Artikel 25

### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + 2 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [dag för antagandet + 3 år].

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. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 26*

#### **Upphävande**

1. Direktiv 2006/126/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med [dag för antagandet + 3 år].

Hänvisningar till direktiv 2006/126/EG ska tolkas som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga VII.

2. Förordning (EU) nr 383/2012 ska upphöra att gälla med verkan från och med [dag för antagandet + 3 år].
3. Hänvisningar till förordning (EU) 383/2012 ska tolkas som hänvisningar till del B i bilaga I till det här direktivet och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga VII.

#### *Artikel 27*

#### **Ikraftträdande**

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

#### *Artikel 28*

#### **Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordföranden*

*På rådets vägnar*  
*Ordföranden*

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1 Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 383/2012

#### 1.2 Berörda politikområden

Transport, trafiksäkerhet

#### 1.3 Förslaget eller initiativet avser

en ny åtgärd

en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>66</sup>

en förlängning av en befintlig åtgärd

en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

#### 1.4 Mål

##### 1.4.1 Allmänt/allmänna mål:

De allmänna målen är att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten för personer.

##### 1.4.2 Specifikt/specifika mål:

- Förbättra färdighet, kunskap och erfarenhet för körning samt minska och bestraffa farligt beteende.
- Säkerställa tillräcklig fysisk och psykisk lämplighet för förare i hela EU.
- Undanröja otillräckliga eller onödiga hinder för sökande och innehavare av körkort.

##### 1.4.3 Verkan eller resultat som förväntas

Positiva samhällseffekter förväntas i form av effekter på trafiksäkerheten och på den fria rörligheten för personer. Omkring 1 153 liv tros bli räddade och 11 020 allvarliga skador förebyggas under 2025–2050 jämfört med nollalternativet, genom att förarnas färdigheter och kunskaper förbättras och genom att antalet förare på unionens vägar som har farligt beteende eller som av medicinska skäl är olämpliga att köra minskar. Uttryckt i pengar uppskattas minskningen av de externa kostnaderna för olyckor till omkring 7,1 miljarder euro i nuvärde 2025–2050 i förhållande till nollalternativet. Dessutom förväntas åtgärderna undanröja

<sup>66</sup> I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

omotiverade eller onödiga hinder för erhållande, erkännande eller förnyelse av körkort. Framför allt för personer som är bosatta i Europeiska unionen och har utländska körkort från en annan medlemsstat än den där de är medborgare, förare av lätta lastbilar och husbilar som drivs med alternativa bränslen, personer som lider av diabetes mellitus och yrkesförare.

Slutligen förväntas positiva effekter för de offentliga förvaltningarna (4,8 miljarder euro i kostnadsbesparingar), för den privata sektorn (1,5 miljarder euro i kostnadsbesparingar) och för allmänheten (6,6 miljarder euro i kostnadsbesparingar) i förhållande till nollalternativet i nuvärde 2025–2050, framför allt på grund av den fullständiga harmoniseringen av den administrativa giltigheten och införandet av mobila EU-körkort.

#### 1.4.4 *Prestationsindikatorer*

Eftersom det allmänna målet är att förbättra trafiksäkerheten är det viktigaste indikatorn för initiativets framgång en minskning av antalet förolyckade i trafiken och antalet allvarligt skadade personer i olyckor för vilka föraren anses vara en av orsakerna. För detta ändamål kommer antalet olyckor att beaktas totalt och när vissa villkor är uppfyllda (t.ex. singelolyckor eller olyckor med en ny förare eller en fysiskt/psykiskt olämplig förare). Indikatorn behöver också ta hänsyn till trafiksäkerhetens övergripande utveckling, vägtrafikens utveckling och antalet körkort i varje medlemsstat (för att få med andra möjliga faktorer i beräkningen).

När det gäller det andra allmänna målet att underlätta den fria rörligheten för personer är den viktigaste indikatorn på initiativets framgång en minskning av antalet klagomål och domstolsärenden som rör körkort.

Indikatorerna för båda målen kommer dock att fortsätta att vara relativt svårbedömda på grund av de många bakomliggande orsakerna till olyckor, bristen på uppgifter och det låga antalet klagomål och domstolsärenden som rör körkort.

När det gäller målet ”Förbättra färdighet, kunskap och erfarenhet för körning samt minska och bestraffa farligt beteende” mäts utfallet genom att de krav på färdigheter, kunskaper och provotider som ska vara uppfyllda för att ett körkort ska utfärdas för första gången harmoniseras och farligt beteende bestraffas oberoende av gärningsmannens hemvist.

När det gäller ”lämplighet som förare” är andelen förare som genomgår regelbundna läkarundersökningar, beroende på hälsa och ålder, ett mått på framgång. När det gäller undanröjande av hinder som drabbar sökande och innehavare av körkort är antalet medlemsstater som utfärdar mobila körkort och/eller erkänner mobila EU-körkort ett mått på framgång, liksom ett litet antal klagomål och domstolsärenden där permanent bosättningsort är ett hinder för erkännande av befintliga körrättigheter.

Kommissionen kommer att övervaka initiativets genomförandet och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot de operativa målen. Fem år efter att direktivet ska ha införlivats ska kommissionen göra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

Befintliga övervakningsinstrument (t.ex. Care-databasen) ska användas för att övervaka korrelationen mellan trafikolyckor och körkort. Rapporteringen ska omfatta information om antalet olyckor med skador och/eller dödsfall samt om de inblandade

förarna, t.ex. deras ålder, körkortets giltighet och utfärdandedatum och resultat av narkotika- och alkoholtester. För att i största möjliga utsträckning kunna skilja effekterna av det reviderade direktivet från andra faktorer ska statistik om antalet utfärdade körkort inhämtas från medlemsstaterna. Detta bör göra det möjligt att bedöma den relativa utvecklingen av trafiksäkerheten för de huvudsakliga grupper av förare som berörs av översynen (t.ex. nya förare, förare med sjukdomar).

Kommissionen kommer även fortsättningsvis att ta fram statistik om användningen av Resper-nätverket för utbyte av information om körkort, som inrättades genom artikel 15 i direktiv 2006/126/EG. Kommissionen kan också undersöka möjligheten att komplettera denna information med statistik som tagits fram av Eucaris, den tillämpning som ett antal medlemsstater använder för att ansluta sig till Resper.

När det gäller driftskompatibiliteten hos det mobila EU-körkortet ska en särskild arbetsgrupp i kommittén enligt artikel 21 i direktivet att övervaka framstegen i syfte att kartlägga och lösa eventuella problem.

Kommissionen tänker också uppmana medlemsstaterna att dela med sig av statistik från nationella register, som har gjorts i den studie som ligger till grund för den här konsekvensbedömningen, om antalet utfärdade körkort efter kategori, kön och åldersgrupp.

## 1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

### 1.5.1 *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Detta EU-initiativ är det fjärde om EU-regler för körkort (som infördes 1980 genom direktiv 80/1263/EEG<sup>67</sup>). Reglerna har bidragit till att minska antalet förolyckade i trafiken med 61,5 %, från omkring 51 400 personer 2001 till omkring 19 800 personer 2021. Förbättringen av trafiksäkerheten har dock inte varit tillräcklig.

För att ytterligare minska antalet dödsoffer och skadade på vägarna i EU innehåller förslaget flera åtgärder som ökad digitalisering, bland annat nya digitala körkort, samt anpassning till tekniska framsteg som automatisk körning och hållbarhet. En av ändringarna på grund av elektrifieringen av Europas nuvarande fordonspark är att automatiska växellådor kommer att bli standard vid utbildning och uppkörning, vilket föranleder en ändring av begränsningen enligt kod 78.

Utbildningskraven uppdateras också, bland annat på grund av digitala hjälpmedel, samt metoderna för att kontrollera och garantera lämplighet som förare. Det övervägs också att införa ett utbildningsprogram som bygger på ledsagad körning, så att nya förare kan köra fler mil beledsagat innan de får körkort. Detta påverkar inte minimiåldern för att köra obeledsagat, utan bygger på bästa praxis i flera medlemsstater.

<sup>67</sup>

Genom det första körkortsdirektivet (direktiv 80/1263/EEG) infördes EU:s första uppsättning regler för harmonisering av de nationella körkortssystemen. I synnerhet infördes en gemenskapsmall för körkortet och en preliminär definition av fordonskategorier, och villkoren för utfärdande eller utbyte av körkort inom EU fastställdes. Reglerna utvecklades och utvidgades ytterligare i det andra körkortsdirektivet (direktiv 91/439/EEG). Viktigast av allt är att ömsesidigt erkännande av körkort som utfärdats av medlemsstaterna infördes och att en minimiålder för att få körkort infördes. Direktiv 2006/126/EG godkändes i december 2006 och har ändrats elva gånger mellan 2009 och 2020, främst för att förbättra harmoniseringen av gemensamma standarder och krav och för att anpassa det till den tekniska utvecklingen.



Förslaget bygger också på erfarenheter i flera medlemsstater av provotider, så det införs en tvåårig period då strängare regler gäller för nya förare. Förslaget förbättrar också säker tillgång till körkort för alla EU-medborgare och tredjelandsmedborgare, och det är tänkt att lösningar ska övervägas för att ge medlemsstaterna fler möjligheter att minska antalet farliga förare på vägarna i EU.

### 1.5.2 *Mervärde*

Utan detta EU-ingripande skulle samarbetet om körkort mellan medlemsstaterna bygga på bi- eller multilaterala avtal, vilket skulle leda till större komplexitet i körkortssystemet och större administrativ börda för körkortsinnehavarna. Dessutom beror en del av de kvarstående frågorna i dag på att direktivet har genomförts på olika sätt i medlemsstaterna.

Förare kan också få administrativa problem när de reser till medlemsstater som inte är parter i Wienkonventionen, till exempel på grund av kravet att ha ett internationellt körkort. Vidare skulle innehavare av EU-körkort när de flyttar inom EU behöva erhålla ett nytt körkort som utfärdats av deras nya bosättningsland, antingen genom ett administrativt utbyte eller genom uppkörning som alla andra sökande.

Slutligen skulle villkoren för att erhålla körkort variera, vilket skulle leda till ojämlig behandling av EU-medborgare och minskad ändamålsenlighet i fråga om trafiksäkerhet.

### 1.5.3 *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Som nämns i punkt 1.5.1 kommer översynen av körkortsdirektivet att leda till en fjärde rättsakt på detta område antas. De tre första direktiven har redan i hög grad bidragit till att förbättra trafiksäkerheten och den fria rörligheten för personer, vilket har lett till att förarna har bättre färdigheter, har mer kunskaper och är bättre lämpade som förare. Dessutom har straffriheten för förövare av trafikförseelser minskat genom införandet av ett enda körkort i EU och inrättandet av Resper-nätverket.

### 1.5.4 *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Den föreslagna översynen av körkortsdirektivet är förenlig med andra EU-instrument och relevant EU-politik samt med internationella skyldigheter (Uneces konventioner om vägtrafik i Genève 1949 och Wien 1968). I direktivet regleras körrättigheter efter fordonskategori. Vissa kategorier definieras genom hänvisningar till EU:s regler, nämligen följande:

- Förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar<sup>68</sup>, med definitioner av mopeder, motorcyklar, trehjuliga motorcyklar och fyrhjulingar.
- Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik<sup>69</sup>, där kategorier av fordon som drivs med alternativa bränslen definieras.

<sup>68</sup> EUT L 60, 2.3.2013, s. 52.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

I direktivet fastställs också minimiålder för körkort för (blivande) yrkesförare, som omfattas av direktiv (EU) 2022/2561 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport<sup>70</sup>.

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

- Förordning (EU) 2018/1725 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<sup>71</sup>.
- Förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän dataskyddsförordning)<sup>72</sup>. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680<sup>73</sup>.

Slutligen antog kommissionen den 3 juni 2021 ett förslag<sup>74</sup> till översyn av förordning (EU) nr 910/2014<sup>75</sup> vad gäller inrättandet av en ram för europeisk digital identitet. Denna nya ram innehåller inslag som är relevanta för mobila körkort. I synnerhet kan den elektroniska identiteten och eventuellt de elektroniska plånboksfunktionerna användas för att utveckla en driftskompatibel lösning för mobila EU-körkort.

För att körkortsdirektivet ska överensstämma med andra rättsliga instrument som rör kontrollen av efterlevnaden av trafikregler läggs ett förhandlingspaket fram bestående av tre initiativ: utöver detta nya förslag till körkortsdirektiv ingår också ett förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och ett förslag till direktiv om unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer.

### 1.5.5 *En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Engångskostnaderna 2025 och kommissionens löpande anpassningskostnader fram till 2050 beror främst på inrättandet av en expertgrupp där myndigheterna kan utbyta information och bästa praxis om fysisk och psykisk lämplighet som förare samt utvecklingen av ett nätbaserat utbildningsprogram om lämplighet som förare för allmänpraktiserande läkare. Inrättandet av dessa två initiativ kräver inte någon ökning av personalresurserna.

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> EUT L 226, 10.9.2003, s. 4.

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> EUT L 295, 21.11.2018, s. 39.

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

<sup>73</sup> 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 (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

<sup>75</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

## 1.6 Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

begränsad varaktighet

- verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

## 1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)<sup>76</sup>

**Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- av genomförandeorgan

**Delad förvaltning** med medlemsstaterna

**Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- tredjeländer eller organ som de har utsett
- internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- EIB och Europeiska investeringsfonden
- organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- offentligrättsliga organ
- privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Genomförandet av förslaget förutsätter att det inrättas och drivs en expertgrupp där myndigheterna kan utbyta information och bästa praxis om fysisk och psykisk lämplighet som förare samt att det utvecklas ett nätbaserat utbildningsprogram om

<sup>76</sup> Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpeda: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

lämplighet som förare för allmänpraktiserande läkare. Inrättandet av dessa initiativ kräver inte någon ökning av personalresurserna.

- De återkommande anpassningskostnaderna 2025–2028 till följd av inrättandet av expertgruppen där myndigheterna kan utbyta information och bästa praxis om fysisk och psykisk lämplighet som förare beräknas till 30 000 EUR per år.

- De icke-återkommande anpassningskostnaderna (engångskostnader) på 80 000 EUR planeras för 2025 till följd av inrättandet och utvecklingen av ett nätbaserat utbildningsprogram om lämplighet som förare för allmänpraktiserande läkare.

- Löpande anpassningskostnader (uppdatering av det nätbaserade utbildningsprogrammet för allmänläkare om lämplighet som förare) är uppskattningsvis 80 000 EUR vart femte år.

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1 Regler om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:*

De uppgifter som utförs direkt av GD Transport och rörlighet kommer att följa den årliga planerings- och övervakningscykeln på det sätt som denna genomförs av kommissionen och genomförandeorganen, inbegripet resultatrapportering genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport.

Medlemsstaterna ska enligt artikel 20 i körkortsdirektivet årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort.

Kommissionen kommer också att bedöma om medlemsstaterna har införlivat direktivet korrekt.

### 2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

#### 2.2.1 *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Den enhet inom GD Transport och rörlighet som ansvarar för politikområdet kommer att ansvara för genomförandet av direktivet.

Utgifterna kommer att genomföras genom direkt förvaltning, med full tillämpning av bestämmelserna i budgetförordningen. Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena (för upphandlingar ingår en översyn av den rådgivande kommittén för upphandling och kontrakt) samt av undertecknandet av kontrakt och avtal. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster föremål för förhands- och, vid behov, efterhandskontroller och finansiella kontroller.

#### 2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

När det gäller genomförandet av uppgifterna i samband med inrättandet av mekanismen är de identifierade riskerna kopplade till användningen av upphandlingsförfaranden: förseningar, tillgång till uppgifter, aktuell information till marknaden osv. Dessa risker omfattas av budgetförordningen och mildras genom den uppsättning interna kontroller som GD Transport och rörlighet genomför för upphandlingar till detta värde.

#### 2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

GD Transport och rörlighet rapporterar varje år i sin årliga verksamhetsrapport om kostnaderna för kontroll av sin verksamhet. Riskprofilen och kostnaderna för kontroller av upphandlingar är i linje med kraven.

Den begärda budgetökningen gäller inrättandet och genomförandet av en informationsplattform för myndigheter för utbyte om fysisk och psykisk lämplighet som förare samt utveckling av ett (nätbaserat) utbildningsprogram för

allmänpraktiserande läkare. När det gäller kontroller i samband med de it-system som utvecklats eller förvaltas av det direktorat som ansvarar för förslaget övervakar it-styrkommittén regelbundet direktoratets databaser och de framsteg som görs, med beaktande av förenkling och kostnadseffektivitet i kommissionens it-resurser.

### 2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

*Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.*

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder tillämpas, särskilt följande:

- Betalningar för tjänster kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning (övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla avtal och kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

- Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2013 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägerier, korruption och annan olaglig verksamhet.

GD Transport och rörlighet antog 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning bygger på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och en särskild riskbedömning som genomförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägeri, de kontroller som redan införts och de åtgärder som behövs för att förbättra GD Transport och rörlighets förmåga att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägeri.

De kontraktsbestämmelser som gäller för offentlig upphandling säkerställer att revisioner och kontroller på plats kan genomföras av kommissionens avdelningar, däribland Olaf, med tillämpning av de standardbestämmelser som rekommenderas av Olaf.

### 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

*Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd*

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. <sup>77</sup>	från Eftaländer <sup>78</sup>	från kandidatländer och potentiella kandidater <sup>79</sup>	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

*Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd*

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

<sup>77</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>78</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>79</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

#### 3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande: Inga ytterligare anslag behövs. De belopp som behövs för att finansiera projektet kommer att omfördelas från de anslag som redan planerats i den officiella budgetplaneringen under de särskilda budgetposterna.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	01	Inre marknaden, innovation och digitalisering
-------------------------------------------	----	-----------------------------------------------

GD TRANSPORT OCH RÖRLIGHET			År	År	År	År	<b>TOTALT 2025–2028</b>
			<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	
○ Driftsanslag							
Budgetpost <sup>80</sup> 02.200401	Åtaganden	(1a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
	Betalningar	(2a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					
	Betalningar	(2b)					
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program <sup>81</sup>							
Budgetpost		(3)					
<b>TOTALA anslag</b>	Åtaganden	=1a+1b	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>

<sup>80</sup> Enligt den officiella kontoplanen.

<sup>81</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.



för GD Transport och rörlighet		+3					
	Betalningar	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalningar	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)					
<b>TOTALA anslag Delsumma för RUBRIK 01 i den fleråriga budgetramen</b>	Åtaganden	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalningar	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

**Upprepa avsnittet ovan om flera rubriker avseende driftsanslag i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:**

○ TOTALA driftsanslag (alla rubriker avseende driftsanslag)	Åtaganden	(4)							
	Betalningar	(5)							
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)							
<b>TOTALA anslag under RUBRIKERNÄ 1 till 6 i den fleråriga budgetramen (Referensbelopp)</b>	Åtaganden	=4+6							
	Betalningar	=5+6							

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>7</b>	”Administrativa utgifter”
-------------------------------------------	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		<b>TOTALT</b>
GD: <.....>								
○ Personalresurser								
○ Övriga administrativa utgifter								
<b>GD TOTALT &lt;.....&gt;</b>	Anslag							

<b>TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>	(summa åtaganden = summa betalningar)								
-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År N <sup>82</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		<b>TOTALT</b>
<b>TOTALA anslag</b>	Åtaganden							

<sup>82</sup>

Med år N avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt "N" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

<b>under RUBRIKERNÄ 1 till 7 i den fleråriga budgetramen</b>	Betalningar									
------------------------------------------------------------------	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)										TOTALT		
	OUTPUT																		
	Typ <sup>83</sup>	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal
SPECIFIKT MÅL nr 1 <sup>84</sup> ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Delsumma för specifikt mål nr 1																			
SPECIFIKT MÅL nr 2...																			
- Output																			
Delsumma för specifikt mål nr 2																			

<sup>83</sup> Output är produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex. antal studentutbyten som finansierats eller antal km vägar som byggts).

<sup>84</sup> Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

TOTALT																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N <sup>85</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

<b>för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>							
Personalresurser							
Övriga administrativa utgifter							
<b>Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>							

<b>Utanför RUBRIK 7<sup>86</sup> i den fleråriga budgetramen</b>							
Personalresurser							
<b>Andra anslag av administrativ natur</b>							
<b>Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>							

<b>TOTALT</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

<sup>85</sup> Med år N avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt "N" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

<sup>86</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

### 3.2.3.1 Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter*

	År N	År N+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
<b>O Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>O Extern personal (i heltidsekvivalenter)<sup>87</sup></b>							
20 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
<b>XX 01 xx yy zz<sup>88</sup></b>	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 12 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>TOTALT</b>							

**XX** motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

<sup>87</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

<sup>88</sup> Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

### 3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet:

- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

De belopp som behövs för att finansiera projektet kommer att omfördelas från budgetpost 02.200401.

- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetrubriker, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

### 3.2.5 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet:

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N <sup>89</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

<sup>89</sup> Med år N avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt "N" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

### 3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - Påverkan på egna medel
  - Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna <sup>90</sup>					För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel .....									

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

<sup>90</sup> Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.