

[PDF udgave \(116 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	26. november 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 28. november 2003 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2003 - vedlægges Justitsministeriets notat vedrørende dagsordenens punkt 12.

AKTUELT NOTAT

vedrørende

Pkt. 12 på dagsordenen for Rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2003

Det bemærkes, at punktet er på dagsordenen som "Presentation by the Commission".

1. Baggrund og indhold

1.1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet direktiv om kørekort (KOM (2003) 621)

Kommissionens forslag til Rådets og Parlamentets direktiv om kørekort (KOM (2003) 621) foreligger endnu ikke i en endelig udgave.

Direktivforslaget har til formål at mindske muligheden for svindel, at øge borgernes fri bevægelighed og forbedre trafiksikkerheden. Det foreslås at bruge artikel 71 i TEF om transportsikkerhed som retsgrundlag for forslaget.

Efter forslaget skal alle medlemsstater indføre plastikkørekortet, og der skal være mulighed for at indsætte en mikrochip i kørekortet.

Gyldighedsperioderne for kørekort udstedt af medlemsstaterne skal harmoniseres. De nye gyldighedsperioder skal dog kun gælde for kørekort, der udstedes eller fornyes efter direktivets ikrafttræden.

Der indføres en maksimal gyldighed på 10 år for kørekort til almindelige biler (kat. B), herunder bil med stort påhængskøretøj (kat. B/E), samt kørekort til motorcykler (kat. A). For personer over 65 år kan kørekort kun fornyes for 5 år ad gangen. I forbindelse med fornyelse kan der nationalt stilles krav om, at kørekortindehaveren gennemgår en helbredsundersøgelse.

Den maksimale gyldighed af kørekort til lastbiler (kat. C), busser (kat. D) samt lastbiler og busser med stort påhængskøretøj (kat. C/E og D/E) skal være 5 år. For personer over 65 år, kan kørekortet kun fornyes for 1 år ad gangen. I forbindelse med fornyelse skal kørekortindehaveren gennemgå en helbredsundersøgelse.

Der indføres mindstekrav til uddannelse af kørelærere.

Visse af kørekortkategorierne ændres, og nye kategorier indføres. Endvidere ændres betingelserne for erhvervelse af kørekort til visse kategorier. De væsentligste ændringer er:

1) Indførelse af krav om kørekort til knallert. Alderskravet for erhvervelse af knallertkørekort vil som udgangspunkt være 16 år. For at opnå kørekort til knallert skal føreren bestå en teoriprøve. Det vil endvidere være muligt nationalt at fastsætte krav om praktisk prøve (køreprøve) og helbredsundersøgelse.

2) Den gældende kategori stor motorcykel (kat. A2) bliver delt op i mellemstor motorcykel (kat. A2) og stor motorcykel (kat. A). Betingelserne for erhvervelse af kørekort til stor motorcykel (kat. A) ændres, således at føreren skal være minimum 21 år og have 3 års erfaring med at køre mellemstor motorcykel (kat. A2). Det er endvidere en betingelse, at føreren består en begrænset praktiske prøve. Opfylder føreren ikke erfaringskravet, kan kørekort til kategori A først erhverves efter det fyldte 24. år.

3) Alle medlemsstater skal indføre underkategorierne lille lastbil (kat. C1) og lille bus (kat. D1). Alderskravet for erhvervelse af kørekort til lille lastbil (kat. C1) bliver 18 år og alderskravet for erhvervelse af kørekort til stor lastbil (kat. C) bliver 21 år. Alderskravet for erhvervelse af kørekort til lille bus (kat. D1) bliver 21 år, og alderskravet til erhvervelse af kørekort til stor bus (kat. D) bliver 24 år.

1.2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF og af Rådets forordninger 3820/85 og 3821/85 (KOM (2003) 628).

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF og af Rådets forordninger 3820/85 og 3821/85 (KOM (2003) 628) forligger endnu ikke i en endelig udgave.

Med dette direktivforslag, som foreslås vedtaget med hjemmel i artikel 71 i TEF, sætter Kommissionen fokus på håndhævelsesindsatsen i medlemsstaterne for så vidt angår bestemmelserne i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen (som for tiden er under revision), takografforordningen samt arbejdstidsdirektivet.

Kommissionen foreslår overordnet, at medlemsstaterne skal gennemføre *en omfattende og repræsentativ kontrol* af personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle transportkategorier, der er omfattet af de nævnte regelsæt.

3

Forslaget indebærer, at minimumskravet til udførelse af kontrol forhøjes fra 1% til 3% af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takograffordningen, ligesom mindst 30% af denne kontrol efter forslaget skal finde sted på vejene (mod 15% i dag) og mindst 50% i virksomhederne (mod 25% i dag).

Med henblik på at målrette kontrolindsatsen og at danne sig et overblik over udviklingen inden for Unionen sætter Kommissionens direktivforslag endvidere fokus på behovet for *øget samarbejde mellem medlemsstaterne*.

Det foreslås bl.a. at øge dialogen mellem landene ved øget informationsudveksling, herunder i form af en mere udbredt og systematisk udveksling af – mere detaljeret – statistisk materiale.

Til brug herfor fastsætter forslaget bl.a. et krav til medlemsstaterne om nationalt at udpege et organ, hvorfra håndhævelsen i den pågældende medlemsstat koordineres. Dette koordineringsorgan skal bl.a. udarbejde en national håndhævelsesstrategi og være repræsenteret i den europæiske komité, der beskæftiger sig med tilpasning af reglerne på køre- og hviletidsområdet til den tekniske udvikling.

Der stilles endvidere forslag om, *at* antallet af årlige fælles kontrolaktioner med deltagelse af to eller flere medlemsstater forhøjes (fra mindst 2 til mindst 6), *at* medlemsstaterne skal gennemføre fælles uddannelsesprojekter årligt, *at* medlemsstaterne indfører et fælles risikovurderingssystem for virksomheder til brug for tilrettelæggelsen af virksomhedskontrollen, *og at* en række nærmere beskrevne overtrædelser skal anses som ”alvorlige” i alle medlemsstater.

1.3. Udkast til Kommissionens anbefaling om håndhævelse på færdselssikkerhedsområdet (C (2003) 3861)

Kommissionen har for nylig udarbejdet ”European Road Safety Action Programme” (3. handlingsplan for trafiksikkerhed), som indeholder forskellige færdselssikkerhedsmæssige tiltag med det formål at halvere antallet af dødsulykker i trafikken i EU frem til år 2010. Målet er, at antallet af dødsulykker nedbringes fra 40.000 til 20.000.

I Kommissionens plan fremhæves trafikantadfærd som et væsentligt indsatsområde, og undersøgelser har vist, at de væsentligste årsager til trafikuheld inden for området trafikantadfærd kan inddeles i tre grupper: 1) Hastighedsovertrædelser, 2) Spirituskørsel og 3) Kørsel uden sikkerhedssele.

En indsats på disse tre områder vil ifølge Kommissionens vurdering medføre en reduktion på mere end 10.000 dødsulykker frem til 2010, og Kommissionens anbefaling om håndhævelse på færdselssikkerhedsområdet, som endnu ikke foreligger i

4

en endelig udgave, angår derfor disse tre områder.

Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse på hvert af de tre indsatsområder anbefaler Kommissionen: 1) Håndhævelse af hastighedsbegrænsningerne skal ske ved brug af automatisk trafikkontrol og tilstedeværelsen af procedurer, der sikrer, at myndighederne kan forfølge et stort antal overtrædelser, 2) Håndhævelse af reglerne om spirituskørsel skal ske ved stikprøvekontroller under anvendelse af mekanisk testapparat (alkometer), og 3) Håndhævelse af reglerne om sikkerhedsseler skal ske ved målrettede politikontroller af minimum to ugers varighed af gangen. Kontrollerne skal finde sted mindst tre gange om året.

Håndhævelsen skal kædes sammen med information til borgerne om, at den pågældende håndhævelse finder sted. Informationen skal ske via oplysningskampagner samt skiltning eller lignende på de vejstrækninger, hvor håndhævelsen konkret foregår.

Det påpeges, at sanktionen for færdselsforseelser på de nævnte områder skal være effektiv, mærkbar og proportional. I sanktionssystemet skal indeholdes mulighed for at fratage førerretten og tilbageholde køretøjer.

Hver medlemsstat skal udarbejde en national handlingsplan, som indsendes til Kommissionen, ligesom hver medlemsstat udpeger et koordinationsorgan, som bl.a. benyttes til erfaringsudveksling med andre medlemsstater og Kommissionen.

Medlemsstaterne rapporterer hvert andet år til Kommissionen om gennemførelsen af anbefalingerne, og Kommissionen evaluerer på baggrund heraf anbefalingernes effekt på færdselssikkerheden i EU.

Hvis Kommissionen efter den første evaluering kan konkludere, at effekten af anbefalingerne ikke i tilstrækkelig grad bidrager til at nå målet om en halvering i antallet af dødsulykker i trafikken frem til 2010, skal Kommissionen fremsætte forslag til et direktiv, som fastsætter bestemmelser til opnåelse af målet.

2. Gældende dansk ret

Da direktivforslagene og udkast til Kommissionens anbefaling endnu ikke foreligger i endelige udgaver, er det ikke muligt at vurdere forslagenes forhold til gældende dansk ret.

3. Høring

Forslagene og udkastet har endnu ikke været sendt i høring.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Da de endelige udgaver af direktivforslagene og Kommissionens anbefaling endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere eventuelle lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

5

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da de endelige udgaver af direktivforslagene og Kommissionens anbefaling endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere eventuelle samfundsmæssige konsekvenser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Da de endelige udgaver af direktivforslagene og Kommissionens anbefaling endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere forholdet til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Direktivforslagene og Kommissionens anbefaling har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

