



Bruxelles, den 1.3.2023  
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten**

(EØS-relevant tekst)

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

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Forbedring af trafikikkerheden er et af de vigtigste mål i EU's transportpolitik. EU's politik til forbedring af trafikikkerheden sigter mod at mindske antallet af dødsfald, kvæstelser og materielle skader.

I løbet af de seneste 20 år er EU's veje blevet betydeligt sikrere. Antallet af dødsfald på vejene faldt med 61,5 % fra omkring 51 400 i 2001 til omkring 19 800 i 2021. Ikke desto mindre er trafikikkerheden ikke blevet tilstrækkeligt forbedret til at opfylde EU's politiske ambition om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % mellem 2001 og 2010 og med yderligere 50 % mellem 2011 og 2020 (dvs. med 75 % mellem 2001 og 2020) udledt af en række strategiske dokumenter, som Kommissionen har udsendt i løbet af de seneste to årtier, herunder hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010<sup>1</sup> og Kommissionens meddelelse "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020"<sup>2</sup>. I sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>3</sup> fra 2020 forpligtede Kommissionen sig til at sigte mod nul dødsfald inden for alle transportformer inden 2050.

Selv om antallet af dødsfald på vejene i 2020 var 17 % lavere end i 2019, skal dette ses i lyset af et hidtil uset fald i trafikmængden i kølvandet på covid-19-pandemien<sup>4</sup>. I årene før 2020 var der næsten ingen fald i antallet af dødsfald på vejene. Denne stagnation, der allerede var en realitet omkring år 2014, fik transportministrene fra EU-medlemsstaterne til at udstede en ministererklæring om trafikikkerhed på det uformelle transportråd i Valletta i marts 2017<sup>5</sup>. I denne erklæring opfordrede medlemsstaterne Kommissionen til at undersøge mulighederne for at styrke EU's retlige rammer for trafikikkerhed for at vende denne stagnerende tendens.

Med Vallettaerklæringen<sup>6</sup> blev der udtrykkeligt opfordret til handling i forbindelse med spørgsmålet om gensidig anerkendelse af frakendelser af førerretten for førere, der er bosat i et andet land:

"Transportministrene opfordrer Kommissionen til: (...) at overveje en styrkelse af Unionens retlige rammer for trafikikkerhed med særlig fokus på medlemsstaternes samarbejde om gensidig anerkendelse af afgørelser om frakendelse af førerretten for førere, der er bosat i et andet land, uden at dette berører det rette retsgrundlag for sådanne forslag (...)."

Et vigtigt element i EU's bestræbelser på at forbedre trafikikkerheden er i den forbindelse en konsekvent håndhævelse af sanktioner for færdselslovsovertrædelser begået i EU. I henhold

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>2</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>4</sup> Under den første nedlukning i april 2020 rapporterede Det Europæiske Transportsikkerhedsråd (ETSC) om en reduktion på 70-85 % i trafikmængden i større europæiske byer (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

<sup>5</sup> Jf.: [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 vedtog Rådet konklusioner om trafikikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen (jf. dokument 9994/17).

<sup>6</sup> Vallettaerklæringen om trafikikkerhed, 2015, pkt. 9, litra c).

til den nuværende retlige ramme kan sanktioner i form af frakendelse af førerretten imidlertid ikke tillægges en EU-dækkende virkning, hvis overtrædelsen begås i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet.

Da udstedelsen af et kørekort er en statslig handling, kan et sådant dokument ikke inddrages med samme virkning af en anden medlemsstat. Derfor er det kun den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, der kan inddrage det med EU-dækkende virkning. Andre medlemsstater kan kun begrænse førerretten på deres respektive område i overensstemmelse med territorialprincippet<sup>7</sup>. Det er derfor afgørende for en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten og for at forhindre den relative straffrihed for færdselslovsovertrædere, at der etableres en EU-ramme.

Det er forskelligt fra medlemsstat til medlemsstat, hvilke myndigheder der kan træffe afgørelser om frakendelse af førerretten. Derfor bør pålæggen af en EU-dækkende frakendelse af førerretten ske på grundlag af national ret i den medlemsstat, der har udstedt kørekortet. I henhold til forslaget forpligtes medlemsstaterne til i overensstemmelse med deres egen nationale ret at indføre en supplerende EU-dækkende virkning for en frakendelse af førerretten, der er pålagt af en anden medlemsstat.

Rammen bør baseres på princippet om, at virkningerne i forbindelse med inddragelse, suspension eller begrænsning af et kørekort i videst muligt omfang bør anvendes i hele EU, således at der indføres en EU-dækkende frakendelse. En sådan ramme gør det muligt for EU at opnå samme resultater, som hvis de afgørelser, der førte til frakendelse af førerretten, blev gensidigt anerkendt, samtidig med at der tages hensyn til de særlige forhold inden for vejtransport, og det sikres, at der ikke er nogen overlapning mellem den EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten og de instrumenter, der anvendes inden for det strafferetlige samarbejde.

Dette initiativs anvendelsesområde omfatter de færdselslovsovertrædelser, der medfører de fleste trafikulykker og dræbte på vejene, nemlig: hastighedsoverskridelse, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af narkotika og trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der fører dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse med sig.

Hastigheden har en direkte indflydelse på, om der sker en kollision, og på, hvor alvorlig en sådan er, og hastighedsoverskridelser er i gennemsnit også klart den mest registrerede færdselslovsovertrædelse<sup>8</sup>. Antallet af kollisioner og alvoren af disse kollisioner stiger eksponentielt, i takt med at kørehastigheden stiger. På samme måde kan en reduktion af hastigheden med kun nogle få km/t nedbringe antallet og alvoren af kollisioner betydeligt<sup>9</sup>.

Andelen af hastighedsovertrædelser begået af førere, der er bosat i et andet land, kan variere meget fra medlemsstat til medlemsstat. I gennemsnit begås ca. 18 % af alle hastighedsovertrædelser af førere, der er bosat i et andet land. Det betyder, at der er en stor gruppe af førere, der begår alvorlige færdselslovsovertrædelser i andre medlemsstater, men som ikke (fuldt ud) holdes ansvarlige for dem. Hastighedskontrol har til formål at afskrække førere fra at overskride hastighedsgrænserne ved at straffe dem, der gør det. Dette påvirker

---

<sup>7</sup> Denne fortolkning gentages til stadighed også i Den Europæiske Unions Domstols retspraksis, jf. f.eks.: sag C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, og sag C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

<sup>8</sup> [https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC\\_PINFLASH42\\_v2TH\\_JC\\_FINAL\\_corrected-060522.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf).

<sup>9</sup> Ibid.

ikke kun hastigheden hos de førere, der rent faktisk bliver straffet (specifik afskrækkende virkning), men også hos dem, der ser eller hører, at førere igen og igen bliver straffet (generel afskrækkende virkning)<sup>10</sup>.

Ved delvist at fjerne den nuværende straffrihed for disse lovovertrædere, hvilket kan gøres ved at give medlemsstaterne mulighed for gensidigt at anerkende frakendelser af førerretten som følge af hastighedsoverskridelser, forventes det, at kørehastigheden vil falde, da lovovertræderne vil føle, at det vil være nødvendigt at overholde hastighedsreglerne i udlandet i samme omfang, som de gør i deres egen medlemsstat. Navnlig i betragtning af, at hastighedsoverskridelse er den mest begåede færdselslovsovertrædelse, forventes den gensidige anerkendelse af frakendelsen af førerretten alene som følge af denne overtrædelse rent faktisk at have en betydelig indvirkning på trafiksikkerheden, da visse interessenter f.eks. anslår, at der hvert år kan reddes 2 100 menneskeliv, hvis gennemsnitshastigheden falder med blot 1 km/t på alle veje i EU<sup>11</sup>.

Den samme logik gælder for spirituskørsel. Antallet af overtrædelser i forbindelse med spirituskørsel anslås til 1,2 mio. i 2019, og dette antal forventes at stige til 1,5 mio. i 2030 og til 2,4 mio. i 2050 i lyset af den stigende intensitet i håndhævelsesarbejdet i perioden 2010-2019<sup>12</sup>. Der er blevet taget udgangspunkt i en nylig undersøgelse foretaget i forbindelse med DRUID-projektet (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines — kørsel under påvirkning af narkotika, alkohol og medicin) til at anslå andelen af overtrædelser, hvor det testede alkoholindhold i blodet var højere end 0,8<sup>13</sup>. På EU-plan blev ca. 26 % af alle alkoholrelaterede overtrædelser anslået til at være alvorlige med en risiko for at miste kørekortet. Det er desuden blevet anslået, at førere, der er bosat i et andet land, begår ca. 15 % af alle færdselslovsovertrædelserne<sup>14</sup>.

På samme måde kan narkotika påvirke de mentale og fysiologiske funktioner og forårsage funktionsnedsættelse. På grundlag af epidemiologiske undersøgelser af dødsfald på vejene på nationalt plan anslås det, at andelen af dødsfald på vejene, hvor der er narkotika (herunder lægemidler) involveret, ligger på 15-25 %<sup>15</sup>. Ifølge en anden rapport fra DRUID-projektet<sup>16</sup> er den primære generelle afskrækkende faktor i forbindelse med narkotikakørsel den opfattede risiko for at blive opdaget. Men en undersøgelse foretaget i 2018 viste, at kun 14 % af den generelle population af førere mener, at det er sandsynligt, at de vil blive kontrolleret for brug af ulovlige stoffer<sup>17</sup>. Det er derfor nødvendigt at øge synligheden af muligheden for at straffe overtrædelser i forbindelse med kørsel under påvirkning af narkotika. På denne baggrund og i betragtning af forbindelsen mellem narkotika og alkohol (almindeligvis benævnt "kørsel i

---

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe <https://bit.ly/2YZgSzr>.

<sup>12</sup> Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>13</sup> Det Europæiske Overvågningscenter for Narkotika og Narkotikamisbrug (2012): Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project ([https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att\\_192773\\_EN\\_TDXA12006ENN.pdf](https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)).

<sup>14</sup> SWD(2023) 126 final.

<sup>15</sup> Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>16</sup> [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4\\_2\\_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](https://www.esranet.eu/en/publications/).

<sup>17</sup> <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

påvirket tilstand") er det nødvendigt at medtage kørsel under påvirkning af narkotika i forslaget til direktivet.

Ud over overtrædelser i forbindelse med hastighedsoverskridelser og kørsel i påvirket tilstand kan andre handlinger, der udgør en overtrædelse af færdselsreglerne, også føre til alvorlig personskade eller endog dødsfald, navnlig hos bløde trafikanter såsom børn, fodgængere, cyklister og personer på (elektriske) løbehjul og personer med nedsat mobilitet. På baggrund af disse betragtninger indeholder forslaget til direktiv bestemmelser om udvidelse af virkningen af frakendelser af førerretten som følge af sådanne overtrædelser til at dække hele EU.

Evalueringen af direktiv 2006/126/EF<sup>18</sup> konkluderede, at manglen på en specifik og effektiv EU-ramme for frakendelser af førerretten udgør en udfordring, når det drejer sig om at forhindre misbrug begået af førere, der begår overtrædelser på en medlemsstats område, men som efterfølgende fortsat kan køre i en anden medlemsstat uden konsekvenser som følge af disse overtrædelser. Dette blev bekræftet af synspunkterne hos 16 ud af 21 respondenter, der repræsenterede nationale myndigheder, og som mente, at det generelt er problematisk, at hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer i den medlemsstat, hvor overtrædelsen blev begået, ikke står over for de samme konsekvenser med hensyn til frakendelsen af førerretten. Ved spørgsmål til den manglende EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser bekræftede nogle af medlemsstaterne, at det gør det vanskeligt at håndhæve frakendelser på tværs af grænserne og dermed udgør en risiko for trafiksikkerheden i EU, navnlig i de tilfælde, hvor kørselsforbuddet skyldes alvorlige overtrædelser (f.eks. kørsel under påvirkning af alkohol). Den målrettede undersøgelse af de nationale myndigheder, der blev gennemført i forbindelse med evalueringen, bekræftede i det store og hele, at manglen på en EU-ramme for frakendelser af førerretten kan have en negativ indvirkning på trafiksikkerheden og kørekortturismen, selv om det dog er vanskeligt at vurdere virkningen heraf.

Når denne begrundelse i forbindelse med det forberedende arbejde henviser til gensidig anerkendelse af frakendelser af førerretten, bør det læses som det politiske mål om at sikre en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten, da dette hele tiden har været initiativets oprindelige formål.

Desuden er bestemmelsen om en EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten gennem gensidig anerkendelse af afgørelser også blevet undersøgt i forbindelse med det forberedende arbejde til direktiv 2015/413<sup>19</sup>.

I forbindelse med det forberedende arbejde til revisionen af direktiv 2006/126/EF anførte langt størstedelen af respondenterne i den åbne offentlige høring (68 %, 5 146 ud af 7 532), at det enten er meget vigtigt eller vigtigt, at direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte regler om gensidig anerkendelse af frakendelse af førerretten. Under workshopen og de

---

<sup>18</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2022) 0017 final Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

<sup>19</sup> De statistikker og undersøgelsesresultater, der fremlægges hermed, indgår i en undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen med henblik på revision af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, ECORYS-konsortiet (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — link tilføjes.

målrettede interviews støttede de fleste interessenter<sup>20</sup> udarbejdelsen af konceptet om gensidig anerkendelse af frakendelser af førerretten. Nederlandene nævnte imidlertid visse juridiske betænkeligheder<sup>21</sup>, mens Tyskland i det mindste i den indledende fase havde visse betænkeligheder.

Generelt støttede mange interessenter den EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten gennem gensidig anerkendelse af afgørelser, navnlig med hensyn til overtrædelser i forbindelse med hastighedsoverskridelse og spirituskørsel. Dette blev bekræftet i den åbne offentlige høring, hvor henholdsvis ca. 81 % (6 106) og 66 % (4 966) ud af 7 532 respondenter mente, at en EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser, der er truffet som følge af kørsel under påvirkning af alkohol eller narkotika og som følge af hastighedsoverskridelse, er enten meget vigtig eller vigtig i forbindelse med revisionen af direktiv 2006/126/EF. På spørgsmålet om, hvilke overtrædelser der navnlig bør være underlagt en sådan virkning i EU, valgte 87 % af respondenterne i den åbne offentlige høring (6 586 ud af 7 532) kørsel under påvirkning af alkohol og narkotika, og 46 % (3 470 ud af 7 532) valgte hastighedsoverskridelser. I de målrettede interviews gav nogle interessenter<sup>22</sup> udtryk for støtte til at sikre en EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser som følge af hastighedsoverskridelse og spirituskørsel. Sverige, Slovenien og Belgien gav også udtryk for deres støtte, selv om de erkendte vanskelighederne med at nå frem til en aftale med andre medlemsstater og med den faktiske gennemførelse.

Manglen på en klar EU-ramme for en EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser skaber udfordringer med hensyn til at forhindre misbrug fra førernes side og påvirker trafiksikkerheden. Medlemsstaterne bekræftede disse resultater under de målrettede interviews. Nedbringelsen af både førernes farlige adfærd og antallet af førere uden kørekort synes at være relevante faktorer for de interessenter, der deltog i den åbne offentlige høring. I praksis vurderede henholdsvis ca. 55 % (5 063 ud af 7 532) og 69 % (5 201 ud af 7 532) af dem, at disse faktorer enten var ekstremt vigtige eller meget vigtige.

I den målrettede undersøgelse angav et stort flertal af repræsentanter fra de nationale myndigheder, at det generelt udgjorde et stort problem (16/21), at hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer i den medlemsstat, hvor overtrædelser blev begået, ikke står over for de samme konsekvenser med hensyn til frakendelsen af førerretten i EU. I den målrettede undersøgelse var respondenter fra ikkestatslige organisationer enige i, at hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer, der ikke står over for de samme konsekvenser med hensyn til frakendelsen af førerretten, udgør et vigtigt problem i forbindelse med trafiksikkerheden (64 %). De var endvidere enige i, at hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer, der ikke står over for de samme konsekvenser med hensyn til straf/klip, udgør et vigtigt problem i forbindelse med trafiksikkerheden (64 %).

De nationale myndigheder anslog, at antallet af overtrædelser, der hvert år medfører en frakendelse af førerretten, i gennemsnit ligger på mellem 25 000 og over 50 000. Antallet af

---

<sup>20</sup> European federation of road victims (Den europæiske sammenslutning for trafikofre)", FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR og NL.

<sup>21</sup> NL udtrykte bekymring over de forskellige regler og procedurer i EU.

<sup>22</sup> Det europæiske færdselssikkerhedsråd, European Association of Motorcycle Manufacturers (de europæiske motorcykelproducenters brancheforening) og Dansk Kørelærer-Union.

frakendelser af førerretten for hjemmehørende førere (f.eks. kørekort udstedt i den medlemsstat, der også pålægger frakendelsen af førerretten) blev anslået til mellem 0 og 5 000. Antallet af frakendelser af førerretten for førere, der er bosat i et andet land, (f.eks. kørekort ikke udstedt i den medlemsstat, der pålægger frakendelsen af førerretten) blev anslået til mellem 0 og 5 000. Flere respondenter anslog, at antallet af overtrædelser, der hvert år medfører en straf/klip, ligger på mellem 0 og 1 000. Lidt flere respondenter anslog, at antallet af overtrædelser, der medfører en straf/klip for hjemmehørende førere (f.eks. kørekort udstedt i den medlemsstat, der også pålægger straffen/klippet), blev anslået til mellem 0 og 1 000. Antallet af overtrædelser, der medfører en straf/klip, for førere hjemmehørende i en anden EU-medlemsstat (f.eks. kørekort ikke udstedt i den medlemsstat, der pålægger frakendelsen af førerretten) blev anslået til mellem 0 og 5 000.

I lyset af det forberedende arbejde bekræftes det, at indførelsen af et specifikt og effektivt system til indførelse af en EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten sandsynligvis vil have en betydelig indvirkning på trafikikkerheden. Desuden indgår dette forslag i en pakke vedrørende revisionen af to andre relaterede direktiver:

- direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser<sup>23</sup> og
- direktiv 2006/126/EF om kørekort<sup>24</sup>.

Direktiv (EU) 2015/413 er en af hjørnestenene i håndhævelsen af visse veldefinerede færdselslovsovertrædelser, hvor sådanne overtrædelser er begået med et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne blev begået, hvilket i de fleste tilfælde også tyder på, at overtrædelserne er begået af en lovovertræder, der ikke er bosat i medlemsstaten. Derfor er det vigtigt så vidt muligt at tilpasse dette forslags anvendelsesområde til overtrædelserne indeholdt i dette initiativ. Ellers har de håndhævende myndigheder muligvis ikke tilstrækkelige redskaber til rent faktisk at gennemføre den undersøgelse, der ville føre til en frakendelse af førerretten. Endvidere oplever ikkehjemmehørende lovovertrædere muligvis ikke det samme niveau af retssikkerhedsgarantier som deres hjemmehørende modparter. Revisionen af dette direktiv har netop til formål at forbedre disse garantier. Under det forberedende arbejde til dette forslag blev det klart, at selv om de gældende tærskler, der er knyttet til frakendelsen af førerretten, varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat, udløser visse trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser en frakendelse af førerretten i alle eller de fleste medlemsstater.

#### • **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Indførelsen af en ordning med EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten for ikkehjemmehørende lovovertrædere har løbende været et centralt punkt i initiativet til revision af direktiv 2006/126/EF<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

<sup>24</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning) (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

<sup>25</sup> Jf. den indledende konsekvensanalyse af initiativet til revision af kørekortdirektivet: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences\\_da](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_da).

Direktivets artikel 11, stk. 4, regulerer visse elementer af frakendelsen af førerretten. Revisionen af direktiv 2006/126/EF, der gennemføres parallelt med dette initiativ af hensyn til den retlige konsekvens og sammenhæng, omfatter udstedelse af kørekort til førere, der har fået frakendt førerretten, og undtagelser fra gensidig anerkendelse af (gyldigheden af) kørekort, når indehaveren er omfattet af en frakendelse i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet. Desuden omfatter direktivet bestemmelser, der letter håndhævelsen af delvis frakendelse af førerretten gennem muligheden for godkendelser.

Det har også været et tilbagevendende mål for Kommissionen at foreslå en specifik retsakt, der skal sikre en EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser. I 2006 anførte Kommissionen i en meddelelse om rettighedsfrakendelser, der er en følge af straffedomme<sup>26</sup>, at den overvejer at foreslå en retsakt, der skal erstatte 1998-konventionen om frakendelse af førerretten<sup>27</sup>. Hvad angår den gensidige anerkendelse af frakendelser generelt erklærede Kommissionen som led i denne meddelelse, at den gik ind for en sektorspecifik tilgang i sektorer, hvor der findes et fælles grundlag mellem medlemsstaterne (f.eks. frakendelse af førerretten).

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er også i fuld overensstemmelse med den vigtigste EU-lovgivning om trafiksikkerhed.

Det har ingen væsentlig indvirkning på Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561<sup>28</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144<sup>29</sup>. Det er endvidere i overensstemmelse med EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030 — Næste skridt hen imod "nul-visionen"<sup>30</sup>.

Som nævnt ovenfor er direktiv (EU) 2015/413 ved at blive revideret parallelt med dette forslag af hensyn til den retlige konsekvens og sammenhæng. I den forbindelse bør det gentages, at direktiv (EU) 2015/413 forventes at blive hjørnestenen i efterforskningen og dermed indirekte også at bidrage til håndhævelsen, navnlig i tilfælde, hvor lovovertræderen opdages ved hjælp af fjernudstyr. Da det reviderede direktiv (EU) 2015/413 har til formål at udbygge udvekslingen af oplysninger og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne, kan det antages, at antallet af overtrædelser, der efterforskes med succes, og som følge heraf også de pålagte frakendelser af førerretten vil stige betydeligt.

Revisionen af direktiv (EU) 2015/413 har ligeledes til formål at give en højere grad af beskyttelse af proceduremæssige og grundlæggende rettigheder til de forfulgte eller pågrebne ikkehjemmehørende lovovertrædere, uanset om lovovertrædelserne opdages ved hjælp af

---

<sup>26</sup> COM(2006) 73 final.

<sup>27</sup> EUT C 2016 af 10.7.1998, s. 1.

<sup>28</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 af 14. december 2022 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (kodifikation) (EUT L 330 af 23.12.2022, s. 46).

<sup>29</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

<sup>30</sup> SWD(2019) 283 final.



fjernudstyr, eller lovovertræderen pågribes, inden vedkommende forlader den medlemsstat, hvor lovovertrædelsen blev begået.

Revisionen af direktiv 2006/126/EF og EU's ramme for kørekort supplerer endvidere de regler, der er fastsat i forslaget til direktiv som nævnt ovenfor. Desuden bidrager det reviderede kørekortdirektiv til den praktiske håndhævelse af delvise begrænsninger, der pålægges føreren, og øger overtrædelsesmedlemsstatens mulighed for ikke at anerkende gyldigheden af lovovertræderens kørekort i de tilfælde, hvor forslaget til direktiv ikke finder anvendelse.

Derudover finder reglerne om beskyttelse af personoplysninger også anvendelse på udvekslingen af oplysninger vedrørende kørekort, navnlig:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (generel forordning om databeskyttelse)<sup>31</sup>
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680<sup>32</sup>.

Forslaget er også i overensstemmelse med andre instrumenter, der giver mulighed for gensidig anerkendelse af domme eller retsafgørelser i straffesager. Det udfylder et hul med hensyn til frakendelser af førerretten som følge af retsafgørelser i straffesager. For at undgå eventuelle overlapninger mellem forslaget til direktivet og gældende EU-ret på området retlige og indre anliggender præciseres det, at forslaget ikke berører disse instrumenter.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Hovedformålet med forslaget er at forbedre trafiksikkerheden og sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i EU, hvilket også blev fremhævet i opfordringen fra EU's transportministre i Vallettaerklæringen.

I henhold til Den Europæiske Unions Domstols (EU-Domstolens) retspraksis har EU-lovgiveren vide lovgivningsmæssige beføjelser med hensyn til vedtagelsen af passende fælles regler til fastlæggelse af en fælles transportpolitik<sup>33</sup>. Forbedring af trafiksikkerheden er et af de vigtigste mål i EU's transportpolitik. Foranstaltninger til forfølgelse af dette mål kan derfor vedtages på grundlag af artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)<sup>34</sup>.

Det passende retsgrundlag for forslaget til direktiv er derfor artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF.

---

<sup>31</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (den generelle forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>32</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

<sup>33</sup> Sag C-223/02, Spanien og Finland mod Europa-Parlamentet og Rådet, ECLI:EU:C:2004:497, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis.

<sup>34</sup> Sag C-43/12, Kommissionen mod Europa-Parlamentet og Rådet, ECLI:EU:C:2014:298, præmis 43 og den deri nævnte retspraksis.

- **Valg af retsakt**

Artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF giver EU-lovgiveren mulighed for at vedtage både forordninger og direktiver.

I forbindelse med dette forslag er et direktiv den mest hensigtsmæssige form for instrument, idet der herved kan tages højde for forskellene i de gældende regler om pålæggelse og håndhævelse af frakendelsen af førerretten i medlemsstaterne.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Ifølge artikel 5, stk. 3, i TEU handler EU kun, hvis målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne. I henhold til den nuværende lovgivningsmæssige ramme beholder hjemmehørende førere, der begår selv de mest forkastelige færdselslovsovertrædelser, deres førerret i alle andre medlemsstater end den, hvor overtrædelserne blev begået, selv om denne medlemsstat begrænser disse rettigheder. Den eneste situation, hvor en frakendelse af førerretten har EU-dækkende virkning, er, når den medlemsstat, der gør frakendelsen af førerretten gældende, var den, der også udstedte kørekortet til lovovertræderen.

Af hensyn til trafiksikkerheden er det yderst vigtigt, at frakendelser af førerretten i Den Europæiske Union får EU-dækkende virkning. Dette kan kun opnås gennem et EU-retligt instrument. Afgørelsen om at udstede et kørekort eller at fratage en person retten ved at ophæve kørekortets gyldighed henhører under en medlemsstats suverænitæt. Som sådan vil den EU-dækkende virkning af en frakendelse af førerretten altid afhænge af de foranstaltninger, der træffes af den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, og som ikke råder over de nødvendige oplysninger, retlige instrumenter eller incitamenter til at handle, medmindre EU griber ind.

- **Proportionalitetsprincippet**

Foranstaltningerne i dette initiativ går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet om at forbedre trafiksikkerheden ved at give frakendelser af førerretten som følge af visse trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser EU-dækkende virkning. I henhold til direktivet kan frakendelsen af førerretten udelukkende overføres til den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, for så vidt angår de alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som udgør hovedårsagerne til trafikulykker og dødsfald på vejene i EU, nemlig spirituskørsel (kørsel med et alkoholindhold i blodet, der overstiger den tilladte maksimale værdi i henhold til loven) og hastighedsoverskridelse (overskridelse af de hastighedsgrænser, der gælder for den pågældende vej eller køretøjstype) samt kørsel under påvirkning af narkotika. Overførsel af frakendelsen af førerretten kan endvidere ske, hvis den vedrører en færdselslovsovertrædelse, der har haft døden eller alvorlig legemsbeskadigelse til følge.

### 3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I 2012 gennemførte Kommissionen en juridisk undersøgelse<sup>35</sup> af status for frakendelser af rettigheder inden for EU på tre på forhånd definerede områder, herunder frakendelse af førerretten. Undersøgelsen analyserede ikke blot den relevante EU-lovramme, men også de eksisterende multinationale og bilaterale traktater og konventioner. Undersøgelsen konkluderede bl.a., at der bør vedtages et nyt direktiv for at regulere den grænseoverskridende håndhævelse af frakendelser af førerretten.

I 2022 indgik Kommissionen en kontrakt med et konsortium bestående af virksomhederne Ecorys, Wavestone og Grimaldi til støtte<sup>36</sup> for konsekvensanalysen i forbindelse med revisionen af direktiv (EU) 2015/413. Som led i denne undersøgelse blev der foretaget en omfattende undersøgelse af de lovgivningsmæssige rammer og EU-Domstolens retspraksis vedrørende frakendelser af førerretten. Konklusionen af denne undersøgelse støttede også indførelsen af en ny retsakt, der skal sikre en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten gennem gensidig anerkendelse af sådanne afgørelser.

Som nævnt ovenfor reguleres den situation, hvor en medlemsstat i henhold til sin nationale lovgivning og på grund af ulovlig adfærd på sit område suspenderer førerretten for indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, på nuværende tidspunkt delvist af direktiv 2006/126/EF.

Kommissionen offentliggjorde i 2022 en efterfølgende evaluering<sup>37</sup> af dette direktiv. Denne evaluering viste, at den kombinerede virkning af direktiv 2006/126/EF og direktivets to forgængere om kørekort resulterede i et fælles sikkerhedsniveau for trafikanter i EU og har fremmet den frie bevægelighed. Den viste desuden, at der er basis for yderligere at forbedre trafiksikkerheden i EU såvel som de lovgivningsmæssige kravns effektivitet og proportionalitet.

- **Høringer af interessenter**

I overensstemmelse med retningslinjerne for bedre regulering<sup>38</sup> i forbindelse med den efterfølgende evaluering af direktiv 2006/126/EF og konsekvensanalysen af revisionen af dette direktiv blev der også gennemført interessenthøringer i forbindelse med dette forslag.

I den forberedende fase af den efterfølgende evaluering blev der den 16. oktober 2020 afholdt en workshop for interessenter med henblik på at indsamle dokumentation, bekræfte fundne resultater, indhente tilbagemeldinger om nye resultater og indsamle synspunkter.

---

<sup>35</sup> Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence.

<sup>36</sup> Undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen med henblik på revision af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, ECORYS-konsortiet (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — link tilføjes.

<sup>37</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (SWD(2022) 0017 final).

<sup>38</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation\\_da](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_da).

Mellem den 28. oktober 2020 og den 20. januar 2021 fandt der en åben offentlig høring sted, hvor den interesserede offentlighed og interessenter fik mulighed for at give udtryk for deres holdninger til de gældende regler.

I den forberedende fase af konsekvensanalysen havde interesserede parter mulighed for at komme med tilbagemeldinger på den indledende konsekvensanalyse (andet kvartal 2021). Efterfølgende blev der gennemført følgende målrettede høringsaktiviteter:

- to interviewrunder:
  - sonderende interviews i den indledende fase (første og andet kvartal 2022)
  - dybdegående interviews for at afhjælpe mangler i informationen og vurdere de forventede virkninger af de politiske foranstaltninger (andet og tredje kvartal 2021)
- to undersøgelsesrunder:
  - en undersøgelse til underbygning af problemanalysen (andet kvartal 2022)
  - en undersøgelse med henblik på at vurdere virkningen af de politiske foranstaltninger (andet og tredje kvartal 2022).

Endelig blev der i tredje kvartal af 2022 afholdt en ny åben offentlig høring.

Europa-Parlamentet går ind for en styrkelse af rammerne for trafikssikkerhed, navnlig ved at indføre et instrument for gensidig anerkendelse af frakendelser af førerretten<sup>39</sup>.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

I konsekvensanalysefasen blev der afholdt en ekspertworkshop om konsekvenserne af færdselslovsovertrædelser og helbredsmæssig egnethed (andet kvartal 2022).

I de forberedende faser af både den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen blev kørekortudvalget, der blev nedsat i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/126/EF, og som hovedsagelig består af eksperter fra medlemsstaterne, løbende informeret og hørt.

- **Konsekvensanalyse**

Der blev gennemført en konsekvensanalyse<sup>40</sup> af revisionen af direktiv 2006/126/EF, som indeholdt elementer om frakendelser af førerretten. Konsekvensanalysen blev godkendt ved skriftlig procedure og fik den 18. november 2022 en positiv udtalelse uden bemærkninger fra Udvalget for Forskriftskontrol<sup>41</sup>. Desuden blev der i forbindelse med det forberedende arbejde til revisionen af direktiv (EU) 2015/413 også i væsentlig grad behandlet spørgsmål om at sikre en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten ved hjælp af gensidig anerkendelse af afgørelser. Resultatet af undersøgelsesarbejdet bekræftede, at frakendelse af førerretten bør medtages i revisionen af direktiv 2006/126/EF, navnlig da dette ikke falder ind under anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2015/413. Ikke desto mindre har Kommissionen i

---

<sup>39</sup> Europa-Parlamentets beslutning af 6. oktober 2021 om EU's trafikssikkerhedspolitiske rammer 2021-2030 — Henstillinger om de næste skridt hen imod "nul-visionen" (2021/2014(INI)).

<sup>40</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>41</sup> RSB/RM/cdd — rsb(2022)7907617.

forbindelse med udarbejdelsen af de politiske løsningsmodeller gjort brug af de oplysninger, der blev indsamlet i evaluerings- og vurderingsfasen for begge direktiver<sup>42</sup>.

Den endelige rapport om undersøgelsen til støtte for konsekvensanalysen af initiativet til revision af direktiv 2006/126/EF, som også omfatter dette forslag, indeholder en omfattende beskrivelse og vurdering af initiativets merværdi og dets forbindelser med andre politiske initiativer. Disse findes i afsnit 3.3, 1.3 og 1.5 i rapporten. Afsnit 5.2 og 8.1 indeholder en detaljeret beskrivelse af de politiske løsningsmodeller, mens afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af virkningerne af alle løsningsmodeller. Begrundelsen, der ledsager forslaget om revision af direktiv 2006/126/EF<sup>43</sup>, indeholder et sammendrag af de undersøgte løsningsmodeller. Konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten fra 1998 (Rådets retsakt af 17. juni 1998)<sup>44</sup>, som ikke trådte i kraft på grund af medlemsstaternes manglende ratificering (kun syv medlemsstater ratificerede den<sup>45</sup>), indeholdt et forslag til en EU-ramme for ensartet grænseoverskridende håndhævelse af frakendelser af førerretten. Konventionen blev de ophævet i 2016<sup>46</sup>.

Med vedtagelsen af direktiv 2006/126/EF, hvor de relevante bestemmelser i det tidligere direktiv om kørekort (artikel 8 i direktiv 91/439/EØF)<sup>47</sup> blev delvist ændret for at begrænse fænomenet "kørekortturisme", synes der at være taget et skridt i retning af at indføre en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten. Ordlyden af den nye bestemmelse, artikel 11, stk. 4, i direktiv 2006/126/EF, gav imidlertid ikke den nødvendige klarhed. Den pågældende bestemmelse er ved flere lejligheder blevet fortolket af EU-Domstolen<sup>48</sup> på grund af tvivl som følge af dens ordlyd og de forskellige situationer, der gælder for rettighedsfrakendelser, som pålægges hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer. Som EU-Domstolen også har understreget<sup>49</sup>, er en sådan forpligtelse desuden ikke effektiv og kan ikke håndhæves, før der er indført et system til udveksling af oplysninger om rettighedsfrakendelser mellem medlemsstaterne, som gør det muligt for alle medlemsstater at kontrollere, om en frakendelse, der er pålagt i udlandet, er under behandling eller er blevet pålagt en kørekortansøger.

Som følge af de ovenstående problemer udelukkes ikkehjemmehørende lovovertrædere under de nuværende rammer kun fra at køre i det land, hvor de har begået en overtrædelse, men kan

---

<sup>42</sup> Vurderingen af indførelsen af en EU-dækkende ordning for gensidig anerkendelse af frakendelse af førerretten, der præsenteres i dette kapitel, er i vid udstrækning baseret på de oplysninger, der blev indsamlet inden for rammerne af undersøgelsen til støtte for konsekvensanalysen med henblik på revisionen af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser — Endelig rapport [offentliggøres].

<sup>43</sup> COM(2023) 127 final.

<sup>44</sup> Rådets retsakt af 17. juni 1998 om udarbejdelse af konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten (98/C 216/01).

<sup>45</sup> BG, CY, IE, RO, SK, ES og UK.

<sup>46</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/95 af 20. januar 2016 om ophævelse af visse retsakter på området for politisamarbejde og retligt samarbejde i straffesager (EUT L 26 af 2.2.2016, s. 9).

<sup>47</sup> Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1).

<sup>48</sup> Jf. navnlig dommen af 20. november 2008, Weber, sag C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640, dom af 2. december 2010, Scheffler, sag 334-09, ECLI:EU:C:2010:731, dom af 26. april 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, præmis 71, dom af 23. april 2015, Aykul, C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257, dom af 21. maj 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:T:2015:333.

<sup>49</sup> Sag C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, præmis 82.

stadig køre i alle andre EU-medlemsstater, undtagen når frakendelsen pålægges af udstedelsesmedlemsstaten. Dette er et vigtigt spørgsmål set i lyset af den alvorlige risiko for trafikikkerheden, som førere, der kører i EU, og som har fået deres kørekort suspenderet, begrænset eller inddraget i en af medlemsstaterne som følge af alvorlige og gentagne overtrædelser af færdselsreglerne, udgør.

Medmindre der foreligger et udtrykkeligt forbud i denne henseende (eller når andre medlemsstater ikke er behørigt informeret om et gældende forbud), vil den ikkehjemmehørende fører kunne ansøge om et nyt kørekort i sit bopælsland for at generhverve førerretten alle steder, da den nye tilladelse i princippet også skal anerkendes i overtrædelseslandet. Det samme kan gøres af en fører, der fratages førerretten i sit eget land, ved at skifte bopæl, inden vedkommende ansøger om en ny tilladelse.

Direktiv 2006/126/EF<sup>50</sup> omfatter allerede retsgrundlaget for en EU-dækkende udveksling af oplysninger om frakendelser af førerretten. I henhold til dette bistår medlemsstaterne hinanden med gennemførelsen af dets foranstaltninger og udveksler oplysninger om de kørekort, de har udstedt, ombyttet, erstattet, fornyet eller inddraget, ved at anvende det EU-kørekortnetværk, der er oprettet til disse formål (dvs. RESPER). Desuden kan direktiv (EU) 2015/413 også lette håndhævelsen ved at kræve, at den medlemsstat, på hvis område lovovertrædelsen blev begået, underretter lovovertræderen om eventuelle frakendelser, der ledsager den påståede lovovertrædelse.

### **Vurdering af foranstaltninger og politiske løsningsmodeller**

Foranstaltningerne under de forskellige politiske løsningsmodeller har været genstand for en kvantitativ og kvalitativ vurdering af de økonomiske, sociale (trafikikkerhedsmæssige) og grundlæggende rettigheders virkninger. Vurderingen af virkningerne skal i overensstemmelse med basisfremskrivningerne gennemføres inden for tidshorisonten 2025-2050. Med hensyn til de grundlæggende rettigheder er virkningerne fortsat underlagt en streng gennemførelse af reglerne om databeskyttelse, navnlig inden for RESPER.

De økonomiske og sociale virkninger af den foretrukne løsningsmodel med hensyn til at sikre en EU-dækkende virkning af frakendelse af førerretten forventes generelt at være positive, og initiativet bør øge trafikikkerheden på tværs af medlemsstaterne. En øget sandsynlighed for en effektiv gennemførelse af frakendelse af førerretten i en grænseoverskridende sammenhæng øger også den afskrækkende virkning med hensyn til at begå trafikikkerhedsrelaterede overtrædelser uanset medlemsstaternes grænser. De sociale virkninger vil generelt være meget positive, da ofrene garanteres, at der rent faktisk træffes foranstaltninger i forbindelse med færdselslovsovertrædelser begået af en udlænding.

Initiativets mål fører til en begrænset stigning i driftsomkostningerne forbundet med RESPER. Dette burde dog som minimum blive opvejet af fordelene ved at redde menneskeliv som følge af den øgede trafikikkerhed.

Virksomheder, SMV'er og mikrovirksomheder forventes ikke at blive direkte berørt af dette lovgivningsforslag.

---

<sup>50</sup> Direktivets artikel 15, artikel 7, stk. 5, og ifølge retspraksis også direktivets artikel 11, stk. 4.

- **Grundlæggende rettigheder**

Den EU-dækkende virkning af foranstaltninger til frakendelse af førerretten kan undergrave de grundlæggende rettigheder, der er beskyttet af EU's charter om grundlæggende rettigheder<sup>51</sup> (chartret) og den europæiske menneskerettighedskonvention<sup>52</sup> (EMRK).

Udstedelsesmedlemsstatens beslutning om at sikre en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten begrænser yderligere lovovertræderens mulighed for at føre et motorkøretøj i EU. Afhængigt af vedkommendes personlige situation kan dette påvirke udøvelsen af vedkommendes erhvervsaktivitet, familieliv og muligheder for at gøre brug af motorkøretøjer. Forslaget kan derfor påvirke flere grundlæggende rettigheder: retten til at arbejde eller friheden til at oprette og drive egen virksomhed, retten til familieliv og ejendomsretten. Desuden kan de planlagte procedurer også påvirke en persons ret til en retfærdig rettergang, ret til et forsvar og ret til beskyttelse af personoplysninger, der vedrører den pågældende.

En lovovertræders grundlæggende rettigheder kan begrænses, hvis dette er nødvendigt og reelt opfylder mål af almen interesse, der er anerkendt af EU. Dette er tilfældet her, idet den forbedrede trafiksikkerhed udgør det mål af almen interesse, der er anerkendt af EU. Begrænsningerne går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. En fører, der har begået sådanne færdselslovsovertrædelser i en anden medlemsstat end den, hvor vedkommendes kørekort blev udstedt, bør — på trods af at være omfattet af retten til fri bevægelighed — opleve de samme konsekvenser af en frakendelse af førerretten som en fører fra den medlemsstat, hvor overtrædelserne blev begået. Førerne bør miste deres kørekort eller førerret i hele EU. Ellers er det kun i overtrædelsesmedlemsstaten, at trafiksikkerheden er givet, hvilket ville være et delvist og ineffektivt resultat.

Desuden indeholder forslaget til direktiv en række vigtige garantier. Forslaget opstiller grunde til undtagelser, hvis der er vægtige grunde til på grundlag af specifikke og objektive beviser at formode, at gennemførelsen af frakendelsen af førerretten under sagens særlige omstændigheder medfører en overtrædelse af en grundlæggende rettighed som indeholdt i chartret. Der finder en anden grund til undtagelse anvendelse, hvis de proceduremæssige garantier i forbindelse med procedurer in absentia ikke overholdes. Det svarer til dem, der siden ikrafttrædelsen af rammeafgørelse 2009/299/RIA har fundet anvendelse på andre instrumenter om gensidig anerkendelse, som styrker personers proceduremæssige rettigheder og fremmer anvendelsen af princippet om gensidig anerkendelse på afgørelser afsagt, uden at den pågældende selv var til stede under retssagen<sup>53</sup>.

Desuden sikrer medlemsstaterne, at der er adgang til retsmidler svarende til dem, der er til rådighed i en lignende national sag, i den medlemsstat, hvor overtrædelserne blev begået, og at lovovertræderen kan appellere den afgørelse, der sikrer den EU-dækkende virkning af

---

<sup>51</sup> EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

<sup>52</sup> Europarådet, den europæiske konvention til beskyttelse af menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder, som ændret ved protokol nr. 11, 14 og 15 af 4. november 1950, ETS 5.

<sup>53</sup> Rådets rammeafgørelse 2009/299/RIA af 26. februar 2009 om ændring af rammeafgørelse 2002/584/RIA, rammeafgørelse 2005/214/RIA, rammeafgørelse 2006/783/RIA, rammeafgørelse 2008/909/RIA og rammeafgørelse 2008/947/RIA samt styrkelse af personers proceduremæssige rettigheder og fremme af anvendelsen af princippet om gensidig anerkendelse i forbindelse med afgørelser afsagt, uden at den pågældende selv var til stede under retssagen (EUT L 81 af 27.3.2009, s. 24).

frakendelsen af førerretten, ophæve denne virkning og begrænse frakendelsen til frakendelsen pålagt af overtrædelsesmedlemsstaten. Desuden skal myndighederne give oplysninger om mulighederne i henhold til national ret for at anvende sådanne retsmidler, når disse finder anvendelse, og i god tid for at sikre, at de kan anvendes effektivt.

Hvis de anvendes med proportionalitet og suppleres med effektive retssikkerhedsgarantier som beskrevet ovenfor, er foranstaltningerne i dette forslag forenelige med kravene om grundlæggende rettigheder.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Planerne for transmission og kommunikation mellem myndigheder indbefatter allerede eksisterende tekniske løsninger (såsom RESPER — netværket til udveksling af oplysninger om kørekort).

Der vil være behov for nogle tekniske ændringer for at sikre, at RESPER er i stand til at udveksle yderligere elementer vedrørende frakendelser af førerretten. Det bør dog bemærkes, at omkostningerne samlet set sandsynligvis vil være ubetydelige. Medlemsstaterne forventes at dække deres egne omkostninger forbundet med anvendelsen af forslaget til direktiv. De dermed forbundne omkostninger vedrører den ekstra tid, der bruges på efterforskning, og de omkostninger, der er forbundet med underretningen af den udenlandske lovovertræder.

Endelig er det værd at bemærke, at selv om frakendelsen af førerretten som oftest er forbundet med økonomiske sanktioner, afviger dette forslag bevidst fra anvendelsesområdet, hvad disse sanktioner angår, og vil som sådan ikke bidrage til håndhævelsen heraf.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget pålægger Kommissionen en forpligtelse til at aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af forslaget til direktiv, herunder navnlig dets indvirkning på trafikikkerheden. Kommissionens rapport skal forelægges, fem år efter at medlemsstaterne har gennemført forslaget til direktiv.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

##### *Artikel 1: Formål og genstand*

Forslaget har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for trafikanter i EU ved at fastsætte regler om, at frakendelse af førerretten i forbindelse med alvorlige trafikikkerhedsrelaterede overtrædelser begået i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, får EU-dækkende virkning.

##### *Artikel 2: Definitioner*

Artikel 2 indeholder definitioner af visse nøglebegreber fra forslaget.

Disse omfatter definitioner af begreber som "frakendelse af førerretten", "overtrædelsesmedlemsstat" (hvor overtrædelsen finder sted), "udstedelsesmedlemsstat" (som udstedte kørekortet) og "berørt person".



Definitionen af "frakendelse af førerretten" omfatter enhver endelig afgørelse om frakendelse af førerretten i forbindelse med en færdselslovsovertrædelse, der medfører en inddragelse, begrænsning eller suspension af kørekortet eller førerretten, uanset om dette anses som en sikkerhedsforanstaltning eller en sanktion eller som en administrativ eller strafferetlig sanktion. Begreberne inddragelse, begrænsning og suspension er også defineret. Direktivet finder anvendelse på et begrænset antal veldefinerede "alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser", nemlig spirituskørsel, hastighedsoverskridelse, kørsel under påvirkning af narkotika, som udgør en overtrædelse af færdselslovgivningen og fører dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse med sig. Der er også givet en definition af "yderligere betingelser" som de betingelser, som en person, der er berørt af en frakendelse af førerretten, skal opfylde for at generhverve sit kørekort eller sin førerret.

For nogle begreber såsom "alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser", "motordrevet køretøj", "kørekort" og "sædvanlig bopæl" anvendes krydshenvisninger til definitioner i andre EU-retsakter.

#### *Artikel 3: EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten*

Artiklen omhandler princippet om, at frakendelser af førerretten, der er udstedt af en medlemsstat til en person, der ikke har sædvanlig bopæl i den pågældende medlemsstat, og som er indehaver af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, bør have EU-dækkende virkning.

#### *Artikel 4: Forpligtelse til at underrette om frakendelser af førerretten*

Overtrædelsesmedlemsstaten skal underrette udstedelsesmedlemsstaten om enhver frakendelse af førerretten af en varighed på mindst en måned. Underretningen bør ske ved hjælp af et standardcertifikat, der fremsendes mellem de nationale kontaktpunkter i de to berørte medlemsstater.

#### *Artikel 5: Standardcertifikat og fremsendelsesmåde*

Denne bestemmelse giver Kommissionen beføjelse til at vedtage en gennemførelsesretsakt med henblik på at fastlægge standardcertifikatets format og indhold inden datoen for direktivets gennemførelse. Bestemmelsen beskriver de vigtigste elementer, som certifikatet bør indeholde.

Denne artikel fastsætter endvidere bestemmelser om, hvilke sprog certifikatet kan fremsendes på, og præciserer, at certifikatet bør fremsendes via RESPER.

#### *Artikel 6: Sikring af den EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten*

Udstedelsesmedlemsstaten bør træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frakendelsen af førerretten har en EU-dækkende virkning, medmindre der er tale om en af de grunde til undtagelse, der er fastsat i artikel 8.

I tilfælde, hvor frakendelsen af førerretten består i en inddragelse af kørekortet eller førerretten, bør udstedelsesmedlemsstaten inddrage kørekortet. Den berørte person bør generhverve kørekortet eller førerretten i overensstemmelse med de regler, der gælder i den pågældende medlemsstat under tilsvarende omstændigheder. Denne medlemsstat tager også så vidt muligt hensyn til enhver del af de betingelser, som den berørte person allerede har

opfyldt i overtrædelsesmedlemsstaten, med henblik på at generhverve kørekortet eller førerretten.

Hvis frakendelsen af førerretten består i en suspension eller en begrænsning af kørekortet eller førerretten, bør den foranstaltning, der træffes af udstedelsesmedlemsstaten, begrænses til at sikre, at den EU-dækkende virkning af frakendelsen har samme varighed som pålagt af overtrædelsesmedlemsstaten, uanset om den pågældende medlemsstat pålægger den berørte person betingelser for generhvervelse af kørekortet eller førerretten.

#### *Artikel 7: Virkninger af frakendelser af førerretten i overtrædelsesmedlemsstaten*

I denne artikel præciseres det, at direktivet og navnlig udstedelsesmedlemsstatens anvendelse af de grunde til undtagelse, der er fastsat i artikel 8, ikke er til hinder for håndhævelsen af den frakendelse af førerretten, der er pålagt af overtrædelsesmedlemsstaten på dens område.

Desuden præciseres det, at når en frakendelse af førerretten pålagt af den pågældende overtrædelsesmedlemsstat indeholder betingelser, som den berørte person skal opfylde for at generhverve kørekortet eller førerretten, kan denne medlemsstat fortsat anvende frakendelsen af førerretten på sit område, indtil betingelserne er opfyldt.

#### *Artikel 8: Grunde til undtagelse*

Artikel 8 indeholder en udtømmende liste over grunde til undtagelser, på grundlag af hvilke udstedelsesmedlemsstaten skal nægte at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, og en liste over yderligere grunde til undtagelser, på grundlag af hvilke den kan afvise at give en sådan EU-dækkende virkning.

Listen indeholder grunde til undtagelse som f.eks. certifikatets ufuldstændighed, den berørte persons aldersgrænse, immunitet eller privilegier eller det forhold, at frakendelsen af førerretten kun gælder i mindre end en måned.

Før udstedelsesmedlemsstaten påberåber sig eventuelle grunde til undtagelse, bør den rådføre sig med overtrædelsesmedlemsstaten.

#### *Artikel 9: Frister*

I denne artikel fastsættes det, at udstedelsesmedlemsstaten skal træffe den foranstaltning, der giver frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, senest 15 dage efter modtagelsen af certifikatet.

I særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt for udstedelsesmedlemsstaten at overholde den frist, der er fastsat for anerkendelsesfasen, skal den underrette og høre overtrædelsesmedlemsstaten, men er fortsat forpligtet til straks at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning.

#### *Artikel 10: Rådføring mellem medlemsstaterne*

I henhold til denne artikel bør medlemsstaterne straks rådføre sig med hinanden på passende vis for at sikre en effektiv anvendelse af dette direktiv.

#### *Artikel 11: Oplysninger fra udstedelsesmedlemsstaten*

Denne artikel indeholder bestemmelser om obligatorisk meddelelse af oplysninger fra udstedelsesmedlemsstaten til overtrædelsesmedlemsstaten om procedurens forskellige aspekter og trin.

#### *Artikel 12: Oplysninger fra overtrædelsesmedlemsstaten*

I henhold til denne artikel skal overtrædelsesmedlemsstaten underrette udstedelsesmedlemsstaten om omstændigheder, der kan påvirke den oprindelige afgørelse om frakendelse af førerretten og om afslutning af frakendelse af førerretten på dens område.

#### *Artikel 13: Forpligtelse til at underrette den berørte person*

Udstedelsesmedlemsstaten skal underrette den berørte person om en afgørelse eller foranstaltning, der er truffet i forbindelse med frakendelsen af førerretten. Der henvises specifikt til de oplysninger, som skal udveksles om retsmidler, der er til rådighed i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning.

#### *Artikel 14: Retsmidler*

I henhold til denne artikel bør medlemsstaterne sikre, at der findes passende retsmidler mod afgørelser, der træffes i henhold til dette direktiv. Det præciseres, at frakendelser af førerretten, som er blevet meddelt af overtrædelsesmedlemsstaten, kun bør anfægtes ved et søgsmål anlagt i overtrædelsesmedlemsstaten.

#### *Artikel 15: Nationale kontaktpunkter*

Medlemsstaterne skal oprette nationale kontaktpunkter. I overensstemmelse med artikel 4 fremsender disse nationale kontaktpunkter certifikaterne. De bør også samarbejde med de myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af frakendelser af førerretten.

#### *Artikel 16: Statistik*

I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne regelmæssigt indsamle data fra de relevante myndigheder og føre omfattende statistikker over frakendelser af førerretten. De indsamlede statistikker skal hvert år sendes til Kommissionen. Der skal indsamles omfattende data om frakendelser af førerretten for at muliggøre en grundig vurdering af, hvordan mekanismen som omhandlet i dette direktiv fungerer.

#### *Artikel 17: Udvalgsprocedure*

I denne artikel fastsættes proceduren for vedtagelse af den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 5.

#### *Artikel 18: Sammenhæng med andre retsakter*

I denne artikel fastsættes det, at dette direktiv ikke berører de rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-lovgivningen om retligt samarbejde og mistænkte og tiltaltes rettigheder.

#### *Artikel 19: Gennemførelse*

Medlemsstaterne skal gennemføre direktivets bestemmelser inden for en given frist og underrette Kommissionen om disse nationale foranstaltninger.

#### *Artikel 20: Rapport om anvendelsen*

Der indføres en indberetningsforpligtelse, som pålægges Kommissionen for så vidt angår gennemførelsen af forslaget til direktiv.

*Artikel 21: Ikrafttræden og anvendelsesdato*

Dette er en standardbestemmelse, hvori det fastslås, at direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

*Artikel 22: Adressater*

Standardbestemmelse, hvori det præciseres, at direktivet er rettet til medlemsstaterne.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV****om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, litra c),  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

- 1) Forbedring af trafiksikkerheden er et af de vigtigste mål i EU's transportpolitik. I EU's politikramme for trafiksikkerhed 2021-2030<sup>3</sup> gentog Kommissionen sit ambitiøse mål om at nå ned på nul trafikdræbte og ingen alvorlige kvæstelser på vejene i EU inden 2050 ("Vision Zero") og til på mellemlangt sigt at reducere antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser med 50 % inden 2030.
- 2) For at nå målet om at forbedre trafiksikkerheden opfordrede medlemsstaternes transportministre i Valettaerklæringen om trafiksikkerhed fra 2017 af 29. marts 2017 til en styrkelse af EU's retlige rammer for trafiksikkerhed med særligt fokus på behovet for, at medlemsstaterne samarbejder om frakendelser af førerretten for førere, der er bosat i et andet land.
- 3) Som følge af den frie bevægelighed for personer og den stigende internationale vejtrafik er det ofte andre medlemsstater end den, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, og som har udstedt kørekortet, der træffer afgørelser om frakendelse af førerretten.
- 4) Som situationen er lige nu, kan en anden medlemsstat end den, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, træffe foranstaltninger i overensstemmelse med den nationale ret og som følge af en ulovlig adfærd begået af indehaveren af et kørekort, der er erhvervet i en anden medlemsstat, på dens område, hvilket fører til, at gyldigheden af kørekortet, der er udstedt af andre medlemsstater, afvises, og dermed til en begrænsning af den berørte persons førerret. Anvendelsesområdet for disse foranstaltninger er

---

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

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

<sup>3</sup> SWD(2019) 283 final.

imidlertid begrænset til den medlemsstats område, hvor den ulovlige adfærd har fundet sted, og deres virkning er begrænset til en afvisning af at anerkende gyldigheden af kørekortet på dette område. Da den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, ikke har truffet nogen foranstaltninger, vil dette kørekort således fortsat blive anerkendt i alle andre medlemsstater. Et sådant scenario forhindrer imidlertid opnåelsen af et højere trafikikkerhedsniveau i EU. Førere, der har fået frakendt førerretten i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, bør ikke kunne slippe for virkningerne af en sådan foranstaltning, blot fordi de befinder sig i en anden medlemsstat end overtrædelsesmedlemsstaten.

- 5) For at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i EU skal der fastsættes særlige regler for den EU-dækkende anvendelse af frakendelser af førerretten, der pålægges af en anden medlemsstat end den, der har udstedt lovovertræderens kørekort, og som skyldes alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.
- 6) Gennemførelsen af dette direktiv bør dog ikke nødvendiggøre en harmonisering af de nationale regler vedrørende definitionen af færdselslovsovertrædelser, deres retlige karakter og de sanktioner, der skal anvendes for sådanne overtrædelser. Der bør navnlig arbejdes hen imod en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten, uanset om de nationale foranstaltninger i overtrædelsesmedlemsstaten betragtes som administrative eller strafferetlige.
- 7) Dette direktiv bør ikke berøre reglerne om politisamarbejde og retligt samarbejde i straffesager og om gensidig anerkendelse af relaterede retsafgørelser. Det bør heller ikke berøre medlemsstaternes judicielle myndigheders mulighed for at fuldbyrde afgørelser, som de har truffet, navnlig afgørelser af strafferetlig karakter.
- 8) Det præcise formål med dette direktiv er at sætte EU i stand til at forfølge målet om at forbedre trafikikkerheden i hele EU. Som fastslået af EU-Domstolen er foranstaltninger til forbedring af trafikikkerheden en del af transportpolitikken og kan vedtages på grundlag af traktatens artikel 91, stk. 1, litra c)<sup>4</sup>, for så vidt som der er tale om "foranstaltninger til forbedring af transportsikkerhed" i denne bestemmelses forstand<sup>5</sup>.
- 9) Frakendelser af førerretten som følge af alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser kan bestå i inddragelse, begrænsning eller suspension af lovovertræderens kørekort eller førerret. Hvis overtrædelsen er begået i den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, kan frakendelsen også bestå i en annullering. Den EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten bør derfor opnås gennem anvendelse af alle disse foranstaltninger i den medlemsstat, der har udstedt kørekortet.
- 10) Da spirituskørsel (dvs. kørsel med et alkoholindhold i blodet, der overstiger den maksimale værdi, der er tilladt i henhold til loven), hastighedsoverskridelse (dvs. overskridelse af de hastighedsgrænser, der gælder for den pågældende vej eller køretøjstype) og kørsel under påvirkning af narkotika udgør de vigtigste årsager til trafikulykker og dødsfald på vejene i EU, bør der sikres den størst mulige omhu i sager vedrørende disse overtrædelser, som derfor bør betragtes som "alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser" i forbindelse med dette direktiv. Endvidere bør færdselslovsovertrædelser, der har dødsfald eller alvorlige

---

<sup>4</sup> EUT C 202 af 7.6.2016.

<sup>5</sup> Domstolens dom (Store afdeling) af 6. maj 2014, Kommissionen mod Europa-Parlamentet og Rådet, C-43/12, EU:C:2014:298, præmis 43.

legemsbeskadigelser til følge, i betragtning af deres alvor også betragtes som alvorlige lovovertrædelser.

- 11) Frakendelser af førerretten, som en medlemsstat pålægger en person, der ikke har sædvanlig bopæl som omhandlet i artikel 17 i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT], og som er indehaver af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, bør have EU-dækkende virkning på samme vilkår som frakendelser af førerretten, der pålægges personer, som er indehavere af kørekort udstedt af den pågældende medlemsstat. I betragtning af princippet om procesautonomi bør medlemsstaterne også frit kunne beslutte, hvordan dette resultat bedst opnås i overensstemmelse med national ret. Der bør imidlertid tages hensyn til den omstændighed, at når en medlemsstat frakender en person, der har sædvanlig bopæl i denne medlemsstat, men som er i besiddelse af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, førerretten, har førstnævnte ret til at ombytte kørekortet med henblik på anvendelsen af denne frakendelse af førerretten i henhold til artikel 11, stk. 2, i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT].
- 12) Den medlemsstat, der har pålagt frakendelsen af førerretten ("overtrædelsesmedlemsstat"), bør underrette den medlemsstat, der har udstedt den berørte persons kørekort ("udstedelsesmedlemsstat"), om enhver pålagt frakendelse af førerretten af en varighed på en måned eller mere, for at udløse de procedurer, der er nødvendige for at sikre den EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten. En sådan underretning bør fremsendes ved hjælp af et standardcertifikat for at sikre en problemfri, pålidelig og effektiv udveksling af oplysninger medlemsstaterne imellem.
- 13) Standardcertifikatet bør indeholde et minimumssæt af data, der gør det muligt at gennemføre dette direktiv korrekt, nemlig angivelse af den myndighed i overtrædelsesmedlemsstaten, der pålægger frakendelsen af førerretten, den alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, den deraf følgende frakendelse af førerretten, den berørte person og de procedurer, der følges ved pålæggelse af frakendelsen. Dette certifikat bør endvidere oversættes til et officielt sprog i udstedelsesmedlemsstaten eller et andet sprog, som udstedelsesmedlemsstaten har accepteret, for at sikre en hurtig behandling hos modtageren. Ved kun at give disse oplysninger kan standardcertifikatet garantere effektiviteten uden at forpligte medlemsstaterne til at dele uhensigtsmæssige eller uforholdsmæssigt store mængder oplysninger.
- 14) Ved at frakende førerretten som følge af ulovlig adfærd bidrages der til et højt trafikikkerhedsniveau i EU. På grundlag af princippet om gensidig anerkendelse af kørekort, der er udstedt i medlemsstaterne, anerkendes foranstaltninger vedrørende inddragelse, annullering, suspension eller begrænsning af et kørekort, der er udstedt af udstedelsesmedlemsstaten, automatisk af alle andre medlemsstater. Udstedelsesmedlemsstaten bør derfor forpligtes til at sikre, at frakendelser af førerretten, der vedtages af andre medlemsstater, anerkendes af alle medlemsstater. Efter underretning om den pålagte frakendelse af førerretten — medmindre der foreligger eller påberåbes en grund til undtagelse — bør udstedelsesmedlemsstaten derfor træffe passende foranstaltninger til at udvide virkningen af frakendelsen af førerretten til at omfatte EU.
- 15) Den foranstaltning, der træffes af udstedelsesmedlemsstaten, bør variere afhængigt af den særlige karakter af frakendelsen af førerretten. Eftersom inddragelse, suspension eller begrænsning af et kørekort eller en førerret nødvendigvis har forskellige konsekvenser, gennemføres der forskellige procedurer under overholdelse af de berørte medlemsstaters kompetencer. Navnlige for så vidt angår inddragelse bør den

berørte person kunne generhverve kørekortet eller førerretten i overensstemmelse med de regler, der finder anvendelse på samme omstændigheder i udstedelsesmedlemsstaten. Med hensyn til suspension eller begrænsning bør det sikres, at den EU-dækkende virkning kun gælder varigheden af sådanne foranstaltninger, selv om der er knyttet yderligere betingelser til frakendelsen af førerretten, fordi det primære mål med disse foranstaltninger er midlertidigt eller delvist at forhindre den berørte person i at føre et motorkøretøj og ikke at fastlægge, hvordan den pågældende bør generhverve sin førerret i udstedelsesmedlemsstaten.

- 16) I princippet bør medlemsstaternes mulighed for at anvende frakendelser af førerretten på deres område ikke begrænses af dette direktiv. Overtrædelsesmedlemsstaten bør derfor i overensstemmelse med de nationale regler og med en virkning, der er begrænset til dens område, fortsat kunne anvende frakendelser af førerretten og eventuelle yderligere betingelser fastsat i henhold hertil, indtil den berørte person opfylder disse betingelser.
- 17) Det er imidlertid også vigtigt at tage hensyn til, at vurderingen af overholdelsen af de krav, der er fastsat i EU-retten for erhvervelse af et kørekort, henhører under udstedelsesmedlemsstatens kompetence. Anvendelsen af yderligere betingelser i udstedelsesmedlemsstaten bør heller ikke føre til en overlappning af de krav, som en berørt person skal opfylde for at bevise, at generhvervelse af et kørekort eller førerretten ikke vil udgøre en fare for trafikikkerheden i EU. I lyset heraf bør denne vurdering anerkendes i hele EU og dermed også i overtrædelsesmedlemsstaten, hvis udstedelsesmedlemsstaten har vedtaget foranstaltninger for at sikre den EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten og efterfølgende har revurderet, om den berørte person skal kunne generhverve et kørekort eller førerretten.
- 18) Udstedelsesmedlemsstatens anvendelse af foranstaltninger bør have til formål at sikre en EU-dækkende virkning af en frakendelse af førerretten og bør ikke kræve en ny vurdering af de forhold, der førte til frakendelsen. For at sikre, at den EU-dækkende virkning ikke er i strid med proportionalitetsprincippet, de grundlæggende rettigheder eller undtagelserne i udstedelsesmedlemsstatens lovgivning, er det imidlertid hensigtsmæssigt at fastsætte visse grunde, der fritager udstedelsesmedlemsstaten fra forpligtelsen til at vedtage foranstaltninger.
- 19) Af hensyn til trafikikkerheden og for at skabe retssikkerhed for den berørte person og for overtrædelsesmedlemsstaten bør udstedelsesmedlemsstaten sikre den EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten eller anvende en grund til undtagelse hurtigst muligt, og under alle omstændigheder senest 15 dage efter at den er blevet underrettet om frakendelsen. Dette bør ikke berøre situationer, hvor ekstraordinære omstændigheder gør det umuligt at overholde denne frist. Selv i sådanne ekstraordinære tilfælde bør udstedelsesmedlemsstaten imidlertid handle uden unødigt forsinkelse og underrette overtrædelsesmedlemsstaten om forsinkelsens varighed og årsag.
- 20) En forudsætning for den korrekte gennemførelse af dette direktiv er en tæt, hurtig og effektiv kommunikation mellem de involverede kompetente nationale myndigheder. Medlemsstaternes kompetente nationale myndigheder bør derfor, når det er nødvendigt, på passende vis rådføre sig med hinanden. I specifikke, veldefinerede tilfælde bør både udstedelsesmedlemsstaten og overtrædelsesmedlemsstaten desuden straks give hinanden vigtige oplysninger i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv. Dette bør være tilfældet for vedtagelsen af foranstaltninger, der giver frakendelser af førerretten en EU-dækkende virkning, afgørelser truffet på grundlag af



undtagelser, gennemførelsen af frakendelser af førerretten og eventuelle omstændigheder, der påvirker de oprindeligt pålagte frakendelser af førerretten.

- 21) Efter at være blevet underrettet om en frakendelse af førerretten og den EU-dækkende virkning heraf bør udstedelsesmedlemsstaten straks underrette den berørte person for at sikre udøvelsen af grundlæggende rettigheder såsom retten til at blive hørt og til at anfægte afgørelserne ved de kompetente nationale domstole.
- 22) Medlemsstaterne bør sikre, at der findes passende retsmidler mod foranstaltninger, der træffes i henhold til dette direktiv, svarende til dem, der findes i lignende nationale sager, og at der gives oplysninger om sådanne retsmidler, når disse retsmidler finder anvendelse, og i god tid for at sikre, at de kan anvendes effektivt. Det bør dog præciseres, at den frakendelse af førerretten, der er meddelt i henhold til artikel 4, stk. 1, kun kan anfægtes ved et søgsmål anlagt i overtrædelsesmedlemsstaten.
- 23) Beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af deres personoplysninger er en grundlæggende rettighed. I overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder<sup>6</sup> og artikel 16, stk. 1, i traktaten har enhver ret til beskyttelse af personoplysninger, der vedrører den pågældende. Den relevante EU-lovgivning, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679<sup>7</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680<sup>8</sup>, bør finde anvendelse på behandlingen af personoplysninger i forbindelse med dette direktiv i overensstemmelse med deres respektive anvendelsesområde.
- 24) Med dette direktiv fastlægges retsgrundlaget for udveksling af personoplysninger med henblik på gennemførelse af frakendelser af førerretten, der er pålagt af en anden medlemsstat end udstedelsesmedlemsstaten. Dette retsgrundlag er i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra c), og, hvor det er relevant, artikel 10 i forordning 2016/679 og artikel 8 i direktiv 2016/680. De personoplysninger, der skal udveksles med udstedelsesmedlemsstaten, bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at opfylde forpligtelserne i dette direktiv.
- 25) For at sikre en problemfri, pålidelig og effektiv udveksling af oplysninger bør hver medlemsstat udpege et nationalt kontaktpunkt med henblik på dette direktiv. Medlemsstaterne bør endvidere sikre, at deres respektive nationale kontaktpunkter samarbejder med de relevante myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af de frakendelser af førerretten, som er omfattet af dette direktiv, navnlig for at sikre, at alle nødvendige oplysninger udveksles rettidigt.
- 26) Medlemsstaterne bør regelmæssigt indsamle omfattende statistikker om anvendelsen af dette direktiv og hvert år sende dem til Kommissionen. På grundlag af disse og andre oplysninger bør Kommissionen evaluere virkningen af gennemførelsen af dette direktiv på trafiksikkerheden og hvert femte år forelægge Europa-Parlamentet og

---

<sup>6</sup> EUT C 202 af 7.6.2016, s. 391.

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (den generelle forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

Rådet en rapport om resultaterne af denne evaluering, eventuelt ledsaget af lovgivningsmæssige forslag til ændring heraf.

- 27) Dette direktiv bør ikke berøre de rettigheder og forpligtelser, der følger af anden gældende EU-lovgivning, navnlig Rådets rammeafgørelse 2008/947/RIA<sup>9</sup> og Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA<sup>10</sup>, eller mistænkte og tiltalte rettigheder som fastsat i direktiv 2010/64/EU<sup>11</sup>, direktiv 2012/13/EU<sup>12</sup>, direktiv 2013/48/EU<sup>13</sup>, direktiv (EU) 2016/343<sup>14</sup>, direktiv (EU) 2016/800<sup>15</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919<sup>16</sup>.
- 28) Medlemsstaterne bør kunne indgå bilaterale eller multilaterale aftaler eller ordninger med andre medlemsstater for at supplere og lette det system, der indføres ved dette direktiv. De bør dog kun gøre dette, for så vidt som sådanne aftaler eller ordninger giver mulighed for at forlænge eller udvide bestemmelserne i dette direktiv og bidrager til yderligere at forenkle eller lette procedurerne for at give frakendelser af førerretten en EU-dækkende virkning, og dermed for så vidt som de giver mulighed for et højere trafikikkerhedsniveau.
- 29) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til fastsættelse af format og indhold af standardcertifikatet for meddelelsen af en frakendelse af førerretten. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>17</sup>.
- 30) Målet for dette direktiv, nemlig at sikre den EU-dækkende virkning af afgørelser om frakendelser af førerretten, som skyldes alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, med henblik på at forbedre trafikikkerheden i hele EU, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af direktivets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan. EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om

---

<sup>9</sup> Rådets rammeafgørelse 2008/947/RIA af 27. november 2008 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på domme og afgørelser om prøvetid med tilsyn med henblik på tilsyn med tilsynsforanstaltninger og alternative sanktioner (EUT L 337 af 16.12.2008, s. 102).

<sup>10</sup> Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte (EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager (EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1).

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU af 22. maj 2012 om ret til information under straffesager (EUT L 142 af 1.6.2012, s. 1).

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU af 22. oktober 2013 om ret til adgang til advokatbistand i straffesager og i sager angående europæiske arrestordre og om ret til at få en tredjemand underrettet ved frihedsberøvelse og til at kommunikere med tredjemand og med konsulære myndigheder under frihedsberøvelsen (EUT L 294 af 6.11.2013, s. 1).

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/343 af 9. marts 2016 om styrkelse af visse aspekter af uskyldsformodningen og retten til at være til stede under retssagen i straffesager (EUT L 65 af 11.3.2016, s. 1).

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/800 af 11. maj 2016 om retssikkerhedsgarantier for børn, der er mistænkte eller tiltalte i straffesager (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 1).

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919 af 26. oktober 2016 om retshjælp til mistænkte og tiltalte i straffesager og til eftersøgte i sager angående europæiske arrestordre (EUT L 297 af 4.11.2016, s. 1).

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Den Europæiske Union<sup>18</sup>. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- 31) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse blev hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725<sup>19</sup> og afgav udtalelse den [DD/MM/ÅÅÅÅ] —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1.*

#### **Formål og genstand**

Dette direktiv har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i EU. Til dette formål indeholder direktivet regler til sikring af en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten i forbindelse med alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i en anden medlemsstat end den, der har udstedt den berørte persons kørekort.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "frakendelse af førerretten": enhver afgørelse vedrørende en alvorlig trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, som medfører inddragelse, begrænsning eller suspension af kørekortet eller førerretten for en fører af et motorkøretøj, som ikke længere kan påklages, uanset om der er tale om en primær, sekundær eller supplerende sanktion eller en sikkerhedsforanstaltning, og uanset om der er tale om en administrativ eller strafferetlig foranstaltning
- 2) "inddragelse": tilbagekaldelse af kørekortet eller førerretten eller af anerkendelsen heraf
- 3) "suspension": midlertidig begrænsning af gyldigheden af kørekortet eller førerretten eller af anerkendelsen heraf i en specifik periode eller i en specifik periode kombineret med opfyldelsen af yderligere betingelser
- 4) "begrænsning": delvis begrænsning af gyldigheden af kørekortet eller førerretten eller af anerkendelsen heraf i en specifik periode eller ved opfyldelsen af yderligere betingelser eller en kombination heraf
- 5) "yderligere betingelser": andre betingelser end udløbet af en specifik periode, som en person, der er berørt af en frakendelse af førerretten, skal opfylde for at generhverve sin førerret eller sit kørekort

---

<sup>18</sup> EUT C 202 af 7.6.2016, s. 13.

<sup>19</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

- 6) "overtrædelsesmedlemsstat": den medlemsstat, hvor frakendelsen af førerretten blev meddelt
- 7) "udstedelsesmedlemsstat": den medlemsstat, der har udstedt den berørte persons kørekort, og som har fået meddelelse om frakendelsen af førerretten i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv
- 8) "motorkøretøj": et motorkøretøj som defineret i artikel 2, stk. 4, i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT]
- 9) "kørekort": et kørekort som defineret i artikel 2, stk. 1, i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT]
- 10) "berørt person": den fysiske person, som er genstand for en frakendelse af førerretten
- 11) "alvorlig trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse":
  - a) spirituskørsel som defineret i artikel 3, litra g), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/413<sup>20</sup>
  - b) hastighedsoverskridelse som defineret i artikel 3, litra d), i direktiv (EU) 2015/413
  - c) kørsel under påvirkning af stoffer som defineret i artikel 3, litra h), i direktiv (EU) 2015/413
  - d) en adfærd, der er i strid med færdselslovgivningen, og som har dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse til følge
- 12) "sædvanlig bopæl": sædvanlig bopæl i overensstemmelse med artikel 17 i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT].

### *Artikel 3*

#### **EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten**

Medlemsstaterne sikrer, at en afgørelse om frakendelse af førerretten, der er truffet af en medlemsstat, med hensyn til en person, der ikke har sin sædvanlige bopæl i den pågældende medlemsstat, og som er indehaver af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, har EU-dækkende virkning i overensstemmelse med dette direktiv.

### *Artikel 4*

#### **Forpligtelse til at underrette om frakendelser af førerretten**

1. Overtrædelsesmedlemsstaten underretter udstedelsesmedlemsstaten om enhver frakendelse af førerretten med en varighed af minimum en måned, der er pålagt en person, som ikke har sin sædvanlige bopæl i overtrædelsesmedlemsstaten, og som er indehaver af et kørekort udstedt af udstedelsesmedlemsstaten.
2. Den i stk. 1 omhandlede meddelelse gives ved hjælp af et standardcertifikat som omhandlet i artikel 5 og efter proceduren i stk. 3.

---

<sup>20</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EØS-relevant tekst) (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

3. Det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten udfylder, underskriver og fremsender certifikatet direkte til det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten, som fremsender det til den myndighed, der er kompetent til at sikre den EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten. Det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten fremsender endvidere den berørte persons kørekort, når det er blevet inddraget, og den oprindelige afgørelse om frakendelse af førerretten eller en bekræftet kopi heraf til det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten. Overtrædelsesmedlemsstaten er ikke forpligtet til at oversætte den oprindelige afgørelse eller den bekræftede kopi heraf.

## *Artikel 5*

### **Standardcertifikat og fremsendelsesmåde**

1. Inden den [gennemførelsesdatoen i artikel 19] fastsætter Kommissionen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt formatet og indholdet af standardcertifikatet for meddelelse af frakendelse af førerretten. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 17, stk. 2.
2. Certifikatet skal indeholde følgende oplysninger:
  - a) oplysninger om den myndighed, der har pålagt frakendelse af førerretten i overtrædelsesmedlemsstaten
  - b) en beskrivelse af den alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse og de forhold, der har ført til frakendelse af førerretten
  - c) navn og adresse på den berørte person, kørekortets nummer og om nødvendigt nummeret på den berørte persons nationale identifikationsdokumenter, hvis dette er tilgængeligt
  - d) de gældende lovbestemmelser i overtrædelsesmedlemsstaten
  - e) de anvendte procedurer og det nøjagtige omfang og indhold af frakendelsen af førerretten, herunder, hvis det er relevant, den dato, hvor suspensionen eller begrænsningen ophører med at have virkning, og eventuelle yderligere betingelser fastsat af overtrædelsesmedlemsstaten
  - f) det antal dage, som frakendelsen af førerretten pålagt af overtrædelsesmedlemsstaten allerede har været gældende i den pågældende medlemsstat, hvor det er relevant.
3. Udstedelsesmedlemsstaten modtager fra overtrædelsesmedlemsstaten en oversættelse af certifikatet til et officielt sprog i udstedelsesmedlemsstaten eller til et andet sprog, som udstedelsesmedlemsstaten har accepteret i overensstemmelse med stk. 4.
4. Enhver medlemsstat kan til enhver tid afgive en erklæring til Kommissionen om, at den vil acceptere oversættelser af certifikater på et eller flere af EU's andre officielle sprog end den pågældende medlemsstats officielle sprog. Denne erklæring kan til enhver tid trækkes tilbage. Kommissionen stiller erklæringerne og eventuelle tilbagetrækninger heraf til rådighed for alle medlemsstater.

5. Det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten fremsender certifikatet til det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten via det EU-kørekortnetværk, der er omhandlet i artikel 19, stk. 1, i [NYT DIREKTIV OM KØREKØRT] ("RESPER").

#### *Artikel 6*

##### **Sikring af den EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten**

1. Ved en meddelelse om frakendelse af førerretten i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, og medmindre der foreligger en grund til undtagelse i henhold til artikel 8, træffer udstedelsesmedlemsstaten passende foranstaltninger til at sikre, at frakendelser af førerretten har EU-dækkende virkning.
2. Hvis frakendelsen af førerretten består i en inddragelse, skal de foranstaltninger, der træffes af udstedelsesmedlemsstaten, opfylde følgende betingelser:
  - a) Udstedelsesmedlemsstaten inddrager den berørte persons kørekort eller førerret.
  - b) Den berørte person kan generhverve kørekortet eller førerretten i overensstemmelse med de nationale regler i udstedelsesmedlemsstaten.
  - c) Udstedelsesmedlemsstaten tager så vidt muligt hensyn til enhver del af de yderligere betingelser, som den berørte person skal opfylde for at generhverve førerretten, der allerede er opfyldt i overtrædelsesmedlemsstaten.
3. Hvis frakendelsen af førerretten består i en suspension eller en begrænsning, skal de foranstaltninger, der træffes af udstedelsesmedlemsstaten, opfylde følgende betingelser:
  - a) Udstedelsesmedlemsstaten suspenderer eller begrænser gyldigheden af den berørte persons kørekort eller førerret indtil den dato, hvor den suspension eller begrænsning, der er pålagt og meddelt af overtrædelsesmedlemsstaten, ophører med at have virkning.
  - b) Hvis suspensionen eller begrænsningen, der er pålagt og meddelt af overtrædelsesmedlemsstaten, er betinget af både udløbet af en specifik periode og opfyldelsen af yderligere betingelser, tager udstedelsesmedlemsstaten kun hensyn til den specifikke periode.
  - c) Hvis en begrænsning pålægges og meddeles af overtrædelsesmedlemsstaten, tages denne i betragtning, for så vidt den er forenelig med udstedelsesmedlemsstatens lovgivning med hensyn til art eller varighed.
4. Med forbehold af grunden til undtagelse i artikel 8, stk. 1, litra a), er udstedelsesmedlemsstaten, når den vedtager foranstaltninger i henhold til denne artikel, bundet af og henholder sig til de oplysninger og forhold, der er fremlagt af overtrædelsesmedlemsstaten i overensstemmelse med artikel 5.

#### *Artikel 7*

##### **Virksomheder af frakendelser af førerretten i overtrædelsesmedlemsstaten**

1. Dette direktiv er ikke til hinder for, at overtrædelsesmedlemsstaten på sit område og i overensstemmelse med sine nationale regler håndhæver frakendelsen af førerretten.

2. Hvis udstedelsesmedlemsstaten har fået meddelelse om en frakendelse af førerretten med yderligere betingelser i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, kan overtrædelsesmedlemsstaten fortsat anvende en sådan frakendelse af førerretten på sit område, indtil den berørte person opfylder disse betingelser.
3. Yderligere betingelser, der er knyttet til en frakendelse af førerretten meddelt i henhold til artikel 4, stk. 1, anses dog for opfyldt af overtrædelsesmedlemsstaten, hvis udstedelsesmedlemsstaten kan bekræfte, at den berørte person opfylder betingelserne i udstedelsesmedlemsstaten for generhvervelse af førerretten eller kørekortet eller for at kunne ansøge om et nyt.

#### *Artikel 8*

#### **Grunde til undtagelse**

1. Udstedelsesmedlemsstaten træffer ikke de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, hvis:
  - a) det certifikat, der er omhandlet i artikel 5, er ufuldstændigt eller åbenbart ukorrekt, og de manglende eller korrekte oplysninger ikke er blevet fremlagt i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3
  - b) frakendelsen af førerretten allerede er håndhævet fuldt ud i overtrædelsesmedlemsstaten
  - c) frakendelsen af førerretten er forældet i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten
  - d) der er tilkendt et privilegium eller en immunitet i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning, som forhindrer håndhævelsen af frakendelsen af førerretten
  - e) den resterende varighed af den suspension eller begrænsning, der gælder i henhold til frakendelsen af førerretten, på tidspunktet for vedtagelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 3, er mindre end en måned
  - f) retssagen har fundet sted, og den berørte person ifølge certifikatet ikke selv var til stede under den retssag, der førte til vedtagelsen af frakendelsen af førerretten, medmindre det fremgår af certifikatet, at en af følgende omstændigheder er indtrådt i overensstemmelse med yderligere proceduremæssige krav, der er fastsat i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning, dvs. hvis:
    - i) den berørte person blev rettidigt indkaldt personligt og derved underrettet om den berammede dato og det berammede sted for den retssag, der førte til frakendelsen af førerretten, eller rent faktisk ad anden vej modtog officielle oplysninger om den berammede dato og det berammede sted for retssagen, på en sådan måde at det entydigt kunne fastslås, at den pågældende var bekendt med den berammede retssag og rettidigt blev underrettet om, at der kunne træffes en sådan afgørelse om frakendelse af førerretten, hvis den pågældende ikke mødte op ved retssagen
    - ii) den berørte person var klar over, at en retssag var berammet, havde givet mandat til en advokat, som enten af den pågældende selv eller af staten var udpeget til at repræsentere den pågældende person under retssagen, og denne advokat rent faktisk forestod dennes forsvar, eller

- iii) den berørte person efter at have fået afgørelsen om frakendelsen af førerretten forkyndt og udtrykkeligt være blevet underrettet om retten til fornyet prøvelse eller anke, hvor den berørte person ville have ret til at deltage, og som ville give mulighed for, at sagens realiteter, herunder nyt bevismateriale, blev taget op igen, og som kunne føre til, at den oprindelige afgørelse om frakendelse af førerretten blev ændret, udtrykkeligt har erklæret, at vedkommende ikke anfægtede afgørelsen om frakendelse eller ikke har anmodet om fornyet prøvelse eller anke inden for den gældende tidsfrist
- g) der i ekstraordinære situationer er vægtige grunde til på grundlag af specifikke og objektive beviser at formode, at gennemførelsen af frakendelsen af førerretten under sagens særlige omstændigheder medfører en overtrædelse af en grundlæggende rettighed som indeholdt i chartret.
2. Udstedelsesmedlemsstaten kan beslutte også at anvende følgende grunde til undtagelse:
- a) Frakendelsen af førerretten vedrører en alvorlig trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, som på grundlag af de oplysninger, der er meddelt i henhold til artikel 4, stk. 1, ikke ville blive sanktioneret med en frakendelse af førerretten i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning.
- b) Frakendelsen af førerretten blev kun pålagt på grund af hastighedsoverskridelser, og de gældende hastighedsgrænser i overtrædelsesmedlemsstaten blev overskredet med mindre end 50 km/t.
- c) I henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning kan den berørte person på grund af sin alder ikke holdes ansvarlig for den alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, der er omfattet af en afgørelse om frakendelse af førerretten.
3. Når udstedelsesmedlemsstaten i et konkret tilfælde har til hensigt at anvende en grund til undtagelse i henhold til stk. 1 eller 2, underretter den straks overtrædelsesmedlemsstaten og anmoder, hvis det er relevant, om alle nødvendige oplysninger med henblik på at undersøge, om en af de omhandlede grunde til undtagelse finder anvendelse. Overtrædelsesmedlemsstaten fremlægger straks de ønskede oplysninger og kan fremlægge eventuelle yderligere oplysninger eller bemærkninger, som den finder relevante.

Oplysninger, der gives i henhold til dette stykke, må ikke omfatte andre personoplysninger end dem, der er strengt nødvendige for anvendelsen af stk. 1 og 2, og må kun anvendes med henblik på anvendelsen af disse stykker.

## *Artikel 9*

### **Frister**

1. Udstedelsesmedlemsstaten træffer de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, eller vedtager en afgørelse om, at en grund til undtagelse i henhold til artikel 8 finder anvendelse straks, og senest 15 dage efter at den har modtaget certifikatet i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, jf. dog stk. 3.
2. Det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten underretter straks via RESPER det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten om de



foranstaltninger, der er truffet i henhold til artikel 6, stk. 1, eller afgørelsen om, at en grund til undtagelse finder anvendelse i henhold til artikel 8.

3. Hvis det i særlige tilfælde ikke er muligt at overholde den frist, der er fastsat i stk. 1, underretter det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten straks det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten på en hvilken som helst måde og angiver årsagerne til, at det ikke har været muligt at overholde denne frist.

Udløbet af den frist, der er fastsat i stk. 1, fritager ikke udstedelsesmedlemsstaten for forpligtelsen til straks at træffe de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1.

#### *Artikel 10*

### **Rådføring mellem medlemsstaterne**

Om nødvendigt rådfører medlemsstaterne sig straks med hinanden på passende vis for at sikre en effektiv anvendelse af dette direktiv.

#### *Artikel 11*

### **Oplysninger fra udstedelsesmedlemsstaten**

Det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten underretter straks det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten:

- a) om modtagelsen af meddelelsen om frakendelse af førerretten i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1
- b) om de foranstaltninger, der er truffet i henhold til artikel 6, når de er blevet juridisk bindende
- c) om enhver beslutning om, at en grund til undtagelse i henhold til artikel 8 finder anvendelse, sammen med begrundelsen for beslutningen
- d) om enhver foranstaltning, der suspenderer eller ophæver den EU-dækkende virkning af frakendelsen af førerretten og de underliggende årsager, herunder på grund af den berørte persons vellykkede anfægtelse.

#### *Artikel 12*

### **Oplysninger fra overtrædelsesmedlemsstaten**

Det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten underretter straks det nationale kontaktpunkt i udstedelsesmedlemsstaten:

- a) om enhver omstændighed, der påvirker afgørelsen om frakendelsen af førerretten
- b) om håndhævelsen af frakendelsen af førerretten i overtrædelsesmedlemsstaten.

#### *Artikel 13*

### **Forpligtelse til at underrette den berørte person**

1. Efter både modtagelsen af underretningen i henhold til artikel 4, stk. 1, og vedtagelsen af foranstaltninger i henhold til artikel 6, stk. 1, underretter udstedelsesmedlemsstaten straks den berørte person i overensstemmelse med procedurerne i dens nationale lovgivning.
2. De oplysninger, der skal gives i henhold til stk. 1, skal som minimum præcisere:
  - a) ved underretning efter modtagelse af meddelelsen i henhold til artikel 4, stk. 1:
    - i) navnet på de myndigheder, der er kompetente til at håndhæve frakendelsen af førerretten i både udstedelsesmedlemsstaten og overtrædelsesmedlemsstaten
    - ii) de retsmidler, der er til rådighed i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten, herunder retten til at blive hørt
  - b) ved underretning efter vedtagelse af foranstaltninger i henhold til artikel 6, stk. 1:
    - i) nærmere oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet af udstedelsesmedlemsstaten
    - ii) de retsmidler, der er til rådighed i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten, til anfægtelse af de truffne foranstaltninger.

#### *Artikel 14*

### **Retsmidler**

1. Medlemsstaterne sikrer passende retsmidler mod afgørelser eller foranstaltninger, der træffes i medfør af dette direktiv, svarende til dem, der findes i lignende nationale sager. De træffer passende foranstaltninger til at sikre, at der gives oplysninger om sådanne retsmidler i god tid for at sikre, at de kan udøves effektivt.
2. En frakendelse af førerretten, der er meddelt i henhold til artikel 4, stk. 1, kan kun anfægtes ved et søgsmål anlagt i overtrædelsesmedlemsstaten.
3. Overtrædelsesmedlemsstaten og udstedelsesmedlemsstaten underretter hinanden om de retsmidler, der gøres gældende mod afgørelser eller foranstaltninger, der er truffet i henhold til dette direktiv.

#### *Artikel 15*

### **Nationale kontaktpunkter**

1. Senest den [datoen for gennemførelsen af dette direktiv] udpeger hver medlemsstat et nationalt kontaktpunkt med henblik på dette direktiv.
2. Medlemsstaterne sikrer, at deres respektive nationale kontaktpunkter samarbejder med de myndigheder, der har kompetence til at håndhæve frakendelser af førerretten som følge af alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, navnlig for at sikre, at alle nødvendige oplysninger udveksles rettidigt, og at fristerne i artikel 9 overholdes.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de nationale kontaktpunkter, der er udpeget med henblik på dette direktiv. Kommissionen stiller de i henhold til denne artikel modtagne oplysninger til rådighed for alle medlemsstaterne på sit websted.

#### *Artikel 16*

##### **Statistik**

Medlemsstaterne indsamler regelmæssigt omfattende statistikker om anvendelsen af dette direktiv og sender dem hvert år til Kommissionen. Statistikkerne skal indeholde oplysninger om:

- a) antallet af meddelelser i henhold til artikel 4, stk. 1, opdelt efter den medlemsstat, som meddelelsen fremsendes til
- b) det antal gange, en grund til undtagelse blev påberåbt, herunder de anvendte grunde til undtagelse, opdelt efter meddelende medlemsstat
- c) den tid, det har taget at fremsende oplysninger om afgørelsen om en grund til undtagelse
- d) antallet af retsmidler, der er blevet gjort gældende mod foranstaltninger truffet i henhold til artikel 6, stk. 1.

#### *Artikel 17*

##### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af kørekortudvalget nedsat ved artikel 22 i [NYT DIREKTIV OM KØREKORT]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke gennemførelsesretsakten, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

#### *Artikel 18*

##### **Sammenhæng med andre retsakter**

1. Dette direktiv berører ikke de rettigheder og forpligtelser, der følger af følgende retsakter:
  - a) Rådets rammeafgørelse 2008/947/RIA
  - b) Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA
  - c) mistænkt og tiltalt retsakter som fastsat i direktiv 2010/64/EU, direktiv 2012/13/EU, direktiv 2013/48/EU, direktiv (EU) 2016/343, direktiv (EU) 2016/800 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919.

2. Medlemsstaterne kan indgå bilaterale eller multilaterale aftaler eller ordninger med andre medlemsstater efter den [DD/MM/ÅÅÅÅ], for så vidt sådanne aftaler eller ordninger giver mulighed for at udvide bestemmelserne i dette direktiv og bidrager til yderligere at forenkle eller lette procedurerne for håndhævelse af frakendelser af førerretten, der er pålagt i en anden medlemsstat end den, der har udstedt den berørte persons kørekort.

#### *Artikel 19*

#### **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [DD/MM/ÅÅÅÅ]. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.  
Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.
2. Medlemsstaterne meddeler senest den [DD/MM/ÅÅÅÅ] Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 20*

#### **Rapport om anvendelsen**

Senest den [ikrafttræden + 5 år] og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv, herunder dets indvirkning på trafiksikkerheden. Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til ændringer af dette direktiv.

#### *Artikel 21*

#### **Ikrafttræden og anvendelsesdato**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

#### *Artikel 22*

#### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formanden*

*På Rådets vegne*  
*Formanden*