



Bruxelles, den 1.3.2023
SWD(2023) 129 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012

og

**Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten**

{COM(2023) 127 final} - {SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final}

Resumé

Konsekvensanalyse vedrørende et lovgivningsforslag om revision af direktivet om kørekort og et lovgivningsforslag til direktiv om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten, der var planlagt som en integreret del af direktivet om kørekort, men som af juridiske årsager er blevet adskilt og fremlægges som et integreret, særskilt lovgivningsforslag til et nyt direktiv.

A. Behov for handling

Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

Ifølge den efterfølgende evaluering af direktiv 2006/126/EF, der blev afsluttet i 2022 (SWD(2022) 17 final), er direktivet ikke fuldt ud effektivt med hensyn til at nå dets mål.

Gennemførelsen af direktivet har ført til en forbedring af trafiksikkerheden og har dermed bidraget til de ambitiøse EU-mål (nulvisionen og Vallettaerklæringen). Der er dog behov for en større indsats for at nå disse mål.

Hvad angår borgernes frie bevægelighed i EU ansås direktivet for at have haft en positiv virkning, men visse bestemmelser medfører stadig administrative byrder eller hindringer for den frie bevægelighed for personer i specifikke tilfælde. Endelig blev digitalisering i evalueringen også udpeget som et område, hvor der er mulighed for yderligere forenkling.

Hvilke resultater skal der opnås?

De generelle mål er at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed for personer.

Hvad angår trafiksikkerheden bør dette ske ved at forbedre førernes færdigheder og viden, ændre førernes adfærd og reducere antallet af fysisk eller psykisk uegnede førere på Unionens veje. Samtidig bør unødige hindringer for den frie bevægelighed som følge af administrative procedurer fjernes.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Uden handling på EU-plan ville samarbejdet om kørekort mellem medlemsstaterne blive sikret gennem bi- eller multilaterale aftaler, hvilket vil føre til større kompleksitet i kørekortsystemet og større administrative byrder for kørekortindehaverne. Desuden ville betingelserne for at få kørekort variere, hvilket vil føre til ulige behandling af EU-borgere og en mindre effektiv trafiksikkerhed.

B. Løsninger

Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?

De valgte politiske foranstaltninger er opdelt i tre politiske løsninger (PO-A, PO-B og PO-C).

PO-A omfatter en ajourføring af direktivet under hensyntagen til indhøstede erfaringer og med inddragelse af den samfundsmæssige, teknologiske og videnskabelige udvikling. Løsningen ændrer ikke direktivets anvendelsesområde og indeholder foranstaltninger, der ligeledes indgår i PO-B og PO-C.

PO-B omfatter yderligere bestræbelser på at opfylde EU's mål for trafiksikkerhed rettet mod alle førere (herunder nye førere) på områderne færdigheder og viden, helbredsmæssig egnethed og farlig adfærd. Løsningen fjerner også visse hindringer for den frie bevægelighed, som indehavere af og ansøgere om udenlandske kørekort står over for.

Endelig styrker PO-C hovedsagelig de trafiksikkerhedsforanstaltninger, der indgår i PO-B for så vidt angår helbredsmæssig egnethed og farlig adfærd. Direktivets anvendelsesområde udvides desuden til at omfatte nye køretøjer såsom traktorer.

PO-B blev valgt som den foretrukne løsning, fordi den i forhold til PO-A og PO-C er mere effektiv med hensyn til at nå de politiske målsætninger. PO-B giver de største nettofordele og er mere effektiv end PO-C, bl.a. på grund af væsentligt lavere tilpasningsomkostninger for borgerne. PO-B er også juridisk lettere

at gennemføre end PO-C for så vidt angår medlemsstaternes regler og procedurer.

Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Der er bred opbakning blandt interessenterne for så vidt angår behovet for yderligere handling på EU-plan for at forbedre trafikikkerheden.

De offentlige myndigheder går generelt ind for en effektivisering og udvidelse af direktivet, så det ligeledes omfatter spørgsmål vedrørende nye førere. De fremhæver også ofte de juridiske udfordringer, der skal overvindes med hensyn til indførelsen af foranstaltninger til håndtering af føreres farlige adfærd.

Den private sektor og mere generelt trafikanterne opfordrer overordnet til forenkling.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Med PO-B forventes der positive samfundsmæssige virkninger med hensyn til indvirkningen på trafikikkerheden og den frie bevægelighed for personer.

Der forventes 1 153 reddede menneskeliv og 11 020 færre alvorligt tilskadede i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet, hvilket beløber sig til ca. 7,1 mia. EUR, udtrykt som et fald i de eksterne omkostninger forbundet med ulykker.

Desuden forventes foranstaltningerne at fjerne uberettigede eller unødige hindringer for erhvervelse, anerkendelse eller fornyelse af førerrettigheder. Dette gælder navnlig for personer med bopæl i Den Europæiske Union og indehavere af udenlandske kørekort, der er erhvervet i en anden medlemsstat end det land, hvor de er statsborgere, førere af varevogne og autocampere, der anvender alternative brændstoffer, personer, der lider af sukkersyge, og erhvervschauffører.

Endelig forventes der positive virkninger for de offentlige forvaltninger (omkostningsbesparelser på 4,8 mia. EUR), den private sektor (omkostningsbesparelser på 1,5 mia. EUR) og borgerne (omkostningsbesparelser på 6,6 mia. EUR) i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, navnlig takket være de foreslåede forenklinger.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Ændringerne af procedurerne til bestemmelse af helbredsmæssig egnethed til at føre motorkøretøj forventes at medføre tilpasningsomkostninger for borgere på 50 år eller derunder på 716,2-1 159,1 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050.

For den private sektor anslås tilpasningsomkostningerne for alment praktiserende læger til 57,7 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050, for (online) uddannelseskurser.

Kommissionens tilpasningsomkostninger anslås til 0,7-1,1 mio. EUR i forhold til referencescenariet, mens omkostningerne for medlemsstaternes forvaltninger anslås til 63,2 mio. EUR. Herudover forventes der for medlemsstaternes forvaltninger håndhævelsesomkostninger på 26,3 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, i forbindelse med den grænseoverskridende håndhævelse af frakendelse af førerretten.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Der forventes positive virkninger for SMV'er.

Vejtransportvirksomheder, hovedsagelig SMV'er, forventes at drage fordel af en lempelse af reglerne. Besparelserne i byrdefulde omkostninger og administrative omkostninger anslås til henholdsvis 600 og 900 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050.

Den foretrukne løsning forventes at føre til 4 515 yderligere (online) uddannelseskurser for alment praktiserende læger i 2030 og 5 057 i 2050 i forhold til referencescenariet. De deraf følgende tilpasningsomkostninger for alment praktiserende læger anslås til 57,7 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050.

Endelig vil andre SMV'er såsom køreskoler blive berørt af initiativet på grund af yderligere harmonisering af de forskellige kategorier af kørekort og ajourførte regler for nulemissionskøretøjer.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Den foretrukne løsning forventes at medføre tilpasningsomkostninger for Kommissionen på mellem 0,7 og 1,1 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, til oprettelse af en informationsplatform om fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj og til udvikling af et (online) uddannelsesprogram for alment praktiserende læger.

Tilpasningsomkostningerne for medlemsstaternes forvaltninger anslås til 48,9 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, til indførelse af mobilkørekort og opdatering af køreprøver. Der forventes yderligere 14,3 mio. EUR i engangstilpasningsomkostninger til indførelse af mobilkørekort og forbedring af RESPER-netværket med henblik på håndhævelse. Endelig forventes der håndhævelsesomkostninger på 26,3 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050, i forbindelse med den grænseoverskridende håndhævelse af frakendelse af førerretten.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Indførelsen af EU-mobilkørekortet forventes at medføre positive miljøvirkninger, idet der kan spares ca. 130 ton plast (polycarbonat) om året.

Den ajourførte definition af køretøjer i kategori B og de nye regler vedrørende automatisk gearskift forventes at lette overgangen til nulemissionskøretøjer.

Endelig bør den øgede harmonisering og den gensidige anerkendelse af frakendelsen af førerretten gøre behandlingen af EU-borgere mere lige med hensyn til kørekort.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene og løse de konstaterede problemer.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Der er i øjeblikket ingen planer om at tage foranstaltningen op til fornyet overvejelse.