

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort (omarbejdet udgave)«

(KOM(2003) 621 endelig — 2003/0252 (COD))

(2004/C 112/09)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 13. januar 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Jan Simons til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 2. marts 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 407. plenarforsamling den 31. marts-1. april 2004, mødet den 31. marts, følgende udtalelse med 99 stemmer for og 1 hverken for eller imod:

1. Indledning

1.1 Mobilitet er et vigtigt begreb for en meget stor del af europæerne. Mobiliteten er af betydning for alle aldersgrupper. Langt størstedelen af den europæiske befolkning over 18 år har kørekort. For den del af befolkningen er kørekortet adgangspasset til motoriseret mobilitet. Ikke mindst i dagens Europa, hvor befolkningen bliver ældre og ældre, er besiddelse af kørekort ofte af afgørende betydning for, at en person kan have kontakt med omverdenen og skaffe sig de elementære livsfor-nødenheder. Et forslag om et EF-direktiv om kørekort angår derfor hele den europæiske befolkning. Et sådant direktivfor-slags betydning må derfor ikke undervurderes.

1.2 Med lovgivningen om kørekort inden for EØS tilsigter Kommissionen at øge den fri bevægelighed for indbyggerne i EF, at begrænse mulighederne for forfalskning og at bidrage til bedre færdselssikkerhed. Det var allerede Kommissionens målsætninger i forbindelse med tidligere lovgivning om køre-kort, og det er fortsat de primære rettesnore for fremtidig lovgivning på området.

1.3 Trods alle foranstaltninger, der er truffet inden for de seneste år, er retsikkerheden for EF-borgerne snarere øget end mindsket ⁽¹⁾. Kommissionen finder det vigtigt at få ophævet denne retsikkerhed, der hæmmer borgernes frie bevæge-lighed. Denne målsætning falder inden for rammerne af de meget bredere mål, som Det Europæiske Råd opstillede i Lissabon-dagsordenen, nemlig at opnå et 100 % effektivt funge-rende indre marked, også med hensyn til konkurrenceaspek-terne. Kommissionen betragter fjernelsen af de sidste hindringer i forbindelse med kørekortet, der gennemføres via det her fore-slåede direktiv, som afslutningen på en gradvis harmoniserings-proces.

1.4 Ud over bestræbelserne for fuldstændig gensidig anerken-delse af kørekort, der fremmer EF-borgernes frie bevægelighed, foreslår Kommissionen i direktivet en række konkrete lov-ændringer, der skal påvirke færdselssikkerheden i positiv retning. Disse foranstaltninger drejer sig om indførelse af nye køretøjskategorier i forbindelse med kørekort, indførelse af gradvis adgang til disse kategorier, så chaufførerne først samler erfaring i mindre køretøjskategorier, harmonisering af hyppig-heden hvad angår lægekontrol af chaufførers køreegnethed, ekstra opmærksomhed omkring handicappede chaufførers adgang til motoriseret trafik og endelig mindstekrav til køreprøvesagkyndiges uddannelse.

1.5 Det tredje vigtige punkt i forslaget er begrænsning af mulighederne for forfalskning af kørekort. Ved at afskaffe muligheden for at udstede kørekort af papir og i stedet indføre plasticort og ved at begrænse kortets administrative gyldig-hedsperiode tilsigter man at opnå et kørekort, der er mere modstandsdygtigt over for forfalskning.

2. Generelle bemærkninger

2.1 EØSU tilslutter sig de målsætninger, Kommissionen har for øje med det foreliggende forslag (forbedring af trafiksikker-heden, begrænsning af mulighederne for forfalskning og fremme af EF-borgernes frie bevægelighed). Forslaget er i over-ensstemmelse med den linje, Kommissionen lagde med vedta-gelsen af det europæiske handlingsprogram for trafiksikker-heden »Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave« ⁽²⁾ og i den tidligere offentliggjorte hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Fortolkningsmeddelelse om EU-kørekort, EFT C 77 af 28.3.2002, s. 5.

⁽²⁾ KOM(2003) 311 endelig.

⁽³⁾ KOM(2001) 370 endelig — EØSU's udtalelse findes i EFT C 241 af 7.10.2002, s. 168.

2.2 EØSU bifalder navnlig, at vægten i det foreliggende forslag ligger på den menneskelige faktor i trafikken, og at der foreslås konkrete foranstaltninger vedrørende trafik sikkerhedsproblematikken omkring mennesket i trafikken. Allerede i udtalelsen om det europæiske handlingsprogram for trafik sikkerheden »Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave«⁽¹⁾ pegede udvalget på den menneskelige faktors betydning for trafik sikkerheden, og det glæder sig derfor over at se, at det navnlig er dette aspekt, der lægges vægt på i det foreliggende forslag.

2.3 Udvalget er af den opfattelse, at en række af de foreslåede foranstaltninger har vidtgående følger for borgerne i medlemsstaterne (begrænset administrativ gyldighedsperiode for kørekort), for kørekortaspiranter og -indehavere for så vidt angår bestemte kategorier (lægeundersøgelser, gradvis adgang til visse kategorier, øget minimumsalder) og for køreskoler (nye kategorier, ændrede krav til køretøjskategorierne C1 og D1). Disse følger vil de berørte ikke altid se positivt på, da de i en række tilfælde medfører øget administrativt besvær og forøgede omkostninger. Udvalget kræver opmærksomhed om direktivets konsekvenser og beder Kommissionen fastsætte en tilstrækkelig overgangsperiode, før det foreslåede direktivs foranstaltninger skal træde i kraft. Dette synspunkt er bl.a. inspireret af, at de ændringer, der stilles krav om i direktiv 91/439/EØF⁽²⁾, først er gennemført for kort tid siden i en række medlemsstater. Dette hindrer dog ikke udvalget i generelt at udtale sig positivt om de foranstaltninger, der foreslås i direktivet, om end med kritiske bemærkninger hist og her.

3. Særlige bemærkninger

3.1 Udvalget er indforstået med en begrænset administrativ gyldighedsperiode for kørekort. Det tilslutter sig argumentationen, at dette både fremmer EF-borgernes frie bevægelighed og begrænser mulighederne for at forfalske kørekort. Kommissionen mener ikke, den begrænsede gyldighedsperiode bør gælde for allerede udstedte kørekort. Den hævder i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, at medlemsstaterne kan tilbagekalde ældre modeller, der ikke længere er modstandsdygtige over for forfalskning. Udvalget sætter spørgsmålstegn ved denne delvise undtagelse, da den faktiske overgangsperiode på den måde bliver over 50 år i en række medlemsstater. Udvalget foreslår derfor, at artikel 3, stk. 2, skærpes, så der skabes større sikkerhed for, at ældre kørekortmodeller, der ikke opfylder kravene om modstandsdygtighed over for forfalskning, ombyttes. Det kan ske ved i artikel 3, stk. 2, at ændre formuleringen »De underretter Kommissionen herom« til »Kommissionen skal godkende disse foranstaltninger.« Bag denne henstil-

ling ligger også det faktum, at kørekortet i en række lande også kan bruges som legitimation. Modstandsdygtighed over for forfalskning er derfor af afgørende betydning.

3.2 Udvalget stiller sig positivt til Kommissionens forslag om at erstatte kørekort af papir med plastickort, evt. med indbygget mikrochip. Det vil fremme overensstemmelsen mellem medlemsstaterne og i væsentlig grad begrænse mulighederne for forfalskning. Udvalget tilråder samtidig, at der gøres endnu mere for at sikre kørekortets modstandsdygtighed over for forfalskning, og slår til lyd for optimale sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med kørekortet på linje med de sikkerhedskrav, der stilles til et pas.

3.3 Udvalget stiller sig ligeledes positivt til den planlagte harmonisering af lægeundersøgelserne for indehavere af kørekort tilhørende gruppe 2. Både hyppigheden og indholdet af disse lægeundersøgelser bør harmoniseres for at undgå konkurrenceforvridning mellem de forskellige medlemsstater. Men udvalget har problemer med, at forpligtelsen til at underkaste sig lægeundersøgelse er ens for de »store« kategorier C og D (lastbiler og busser) og de »små« kategorier C1 og D1. Udvalget ville finde det rimeligt med mindre hyppige lægeundersøgelser for kategorierne C1 og D1. Det så også gerne, at andre erhvervschauffører, der i kraft af definitionen af deres køretøj er indehavere af kørekort tilhørende gruppe 1, ligeledes blev pålagt denne forpligtelse. Der sigtes hermed bl.a. til taxa-chauffører.

3.4 Ifølge Kommissionens forslag får medlemsstaterne ikke længere mulighed for af helbredsmæssige årsager at udstede kørekort med begrænset gyldighedsperiode. Det havde de ifølge den tidligere lovgivning. Udvalget finder, at denne mulighed bør bevares.

3.5 EØSU kan fuldt ud tilslutte sig den foreslåede nye kategoriinddeling af køretøjerne i forbindelse med kørekort erhvervelse. Indførelsen af en kørekortkategori AM og den obligatoriske indførelse af lette motorcykler (A1) for 16-årige vil løse en stor del af problemerne med disse lette tohjule. Navnlig det faktum, at 16-årige i medlemsstaterne får et alternativ til de uheldsplagede knallerter, og at der stilles krav om en grundigere uddannelse og en både teoretisk og praktisk prøve, vil efter udvalgets opfattelse få positiv indflydelse på trafik sikkerheden. Også sondringen mellem kategorierne A2 og A og kravet om en ekstra prøve i kørefærdighed samt de højere aldersgrænser er lovende foranstaltninger i forbindelse med en køretøjstype, der er uforholdsmæssigt stærkt repræsenteret i ulykkesstatistikkerne.

⁽¹⁾ EFT C 80 af 30.3.2003.

⁽²⁾ EFT L 237 af 24.8.1991.

3.6 Udvalget står fuldt ud bag den nye definition af køretøjskategorierne C1 og D1, hvor en tilladt maksimal vægt på 6 000 kg danner overgrænse mod oprindeligt 7 500 kg. Det er navnlig positivt, at køretøjernes tekniske karakteristika dermed bedre kommer til deres ret. Også ækvivalensen mellem C1- og D1-køretøjer finder udvalget positiv. Denne ækvivalens går ikke ud over trafiksikkerheden, da køretøjerne i disse to kategorier har de samme tekniske specifikationer og f.eks. er udstyret med ensartede bremses. Den øvre grænse på 6 000 kg udgør også overgangen til en anden teknisk specifikation, f.eks. med en anden type bremses. Føreren af et køretøj tilhørende kategori C1 er derfor også veluddannet til at føre et køretøj af kategori D1. Samtidig giver denne ækvivalens førerne af disse køretøjer større frihed og flere muligheder.

3.7 Den obligatoriske indførelse af de »små« kategorier C1 og D1, der var fakultative i henhold til det tidligere direktiv om kørekort (91/439/EØF), har efter udvalgets opfattelse ligeledes en positiv effekt på trafiksikkerheden, især i byerne. Udvalget forventer, at disse køretøjskategorier i tiltagende omfang vil blive brugt til udbringning af varer og befordring af personer i byerne. Det betyder, at de »store« køretøjer ikke mere behøver at komme ind i centrum af byerne, hvad der vil få positive konsekvenser for byernes befolkning både med hensyn til sikkerhed og med hensyn til emission af skadelige stoffer. Men udvalget mener, at disse kategorier for at opnå denne effekt skal gøres mere tiltrækkende, f.eks. ved at kræve mindre hyppige lægeundersøgelser i forbindelse med kategorierne C1 og D1.

3.8 Udvalget glæder sig over, at definitionen af køretøjskategorien BE gøres tydeligere. Den nye definition af BE gør denne kategori tydeligere ved at placere ethvert påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg i køretøjskategorien BE. Udvalget hilser denne præcisering velkommen både af hensyn til borgerne og af hensyn til håndhævelsen.

3.9 Derimod kan definitionen af køretøjskategorierne B + E og C1 + E gøres tydeligere. Navnlig definitionen af køretøjskategorien C1 + E volder efter udvalgets opfattelse problemer, idet påhængsvognens tilladte totalmasse er afhængig af det trækkende køretøjs tilladte totalmasse. Det betyder, at der inden for denne kørekortkategori kun kan køres med ekstremt lette påhængsvogne, mens der inden for kørekortkategorien B + E kan anvendes langt tungere påhængsvogne. F.eks. er det på grund af vægtfordelingen hverken under den nuværende eller den foreslåede nye definition muligt i praksis at køre med en kombination af trækkende køretøj og sættevogn i kategorien C1 + E, mens samme kombination er mulig i kategorien B + E. Netop kombinationen af trækkende køretøj og sættevogn i køretøjskategorien B + E finder udvalget uønsket. Denne kombination, der vist kun anvendes til erhvervsmæssig transport, kan efter udvalgets opfattelse bedre placeres i kategorien

C1 + E, hvilket imidlertid ikke er muligt ifølge den nu foreslåede definition.

3.10 På baggrund af ovenstående foreslår udvalget at tage definitionen af de forskellige kategorier af påhængsvogne op til fornyet overvejelse. En mulighed, der kan skabe klarhed såvel hos borgerne som hos reglernes håndhævere, og som desuden kan forbedre trafiksikkerheden, er at definere kategorierne af påhængsvogne uafhængigt af det trækkende køretøjs vægt og ikke alene at fastsætte en nedre, men også en øvre vægtgrænse.

3.11 Desuden konstaterer udvalget, at der med den definition af køretøjskategorien BE, som Kommissionen foreslår, måske stilles for høje krav til indehavere af en campingvogn. I henhold til den hidtidige definition af køretøjskategorien B kan de fleste campingvogne køres med et kørekort til kategori B. Ifølge Kommissionens forslag bortfalder denne ret fuldstændigt for nye chauffører, og alle campingvogne placeres i kørekortkategorien BE, og der indføres en obligatorisk prøve. Udvalget gør opmærksom på dette forslags eventuelle konsekvenser for industrien og foreslår, at der af hensyn til trafiksikkerheden stilles krav om uddannelse af en dags varighed i forbindelse med visse typer påhængskøretøjer, herunder en stor del af campingvognene. At denne uddannelse er gennemgået, kan angives på kørekortet med en kode. Udvalget foreslår at anvende kode 96.

3.12 Udvalget konstaterer, at mange chauffører i kørekortkategori B (varevogne) udfører professionel transport, og at det foreliggende direktiv ikke indeholder nye foranstaltninger til imødegåelse af den høje ulykkeshyppighed i denne kategori⁽¹⁾. Denne gruppe chauffører er for øjeblikket ikke undergivet regler om køre- og hviletid eller om faglig kunnen, og køretøjerne skal ikke være udstyrede med hastighedsbegrænsende anordninger. Navnlig varevogne (white vans) med en tilladt totalmasse på under 3 500 kg og den usikkerhed, de forårsager på vejene i EU, er udvalget en torn i øjet. Det ser gerne, at Kommissionen træffer foranstaltninger vedrørende denne sektor. Der er flere muligheder herfor. Den mest solide løsning er efter udvalgets opfattelse at forpligte førere af alle køretøjer med en tilladt totalmasse på under 3 500 kg og en lastevne på over 1 000 kg til at tage et C1-kørekort. Dermed bliver de automatisk defineret og behandlet som erhvervschauffører. Denne definition ville få til følge, at førere af disse køretøjer underlægges foranstaltningerne i direktiv 2003/59/EØF og såvel indledningsvis som periodisk skal følge kurser i faglig kunnen. Tilsvarende ville det efter udvalgets opfattelse være et fremskridt at underlægge erhvervschauffører tilhørende gruppe 1, såsom førere af varevogne, taxaer og ambulancer, samme ordning vedrørende lægeundersøgelser som erhvervschauffører tilhørende gruppe 2 (lastbiler og busser).

⁽¹⁾ Se bl.a. angående situationen i Holland Ing. C. Schoon, Ontwikkelingen in parkomvang en onveiligheid bestelauto's. Een verkenning binnen het thema Voertuigveiligheid van het SWOV-jaarprogramma 2000-2001. Rapportnummer R-2001-33; Ing. A.A. Kampen, Onveiligheid van Bestel- en Vrachtauto's binnen de bebouwde kom. Rapportnummer R 97-53 SWOV. Deraf fremgår det, at varevognene er den eneste kategori, hvis involvering i dødsulykker er støt stigende. Sættes situationen i 1984 lig indeks 100, er indekset i 2002 steget til 138, mens alle andre kategorier i 2002 ligger under 85.

3.13 På baggrund af ovenstående foreslår udvalget følgende nye definitioner af kørekortkategorierne B, BE, C1 og C1E:

Kørekortkategori	Tilladt totalmasse for trækkende køretøj	Maksimal lasteevne for trækkende køretøj	Tilladt totalmasse for påhængskøretøj
B	< 3 500 kg	< 1 000 kg	< 750 kg
B + uddannelse + kode i kørekort	< 3 500 kg	< 1 000 kg	> 750 kg; < 1 400 kg; påhængskøretøjets maksimale længde 7,0 meter
BE	< 3 500 kg	< 1 000 kg	> 750 kg; < 3 500 kg; kombination < 7 000 kg; påhængskøretøjets maksimale længde 7,0 meter
C1	< 3 500 kg	> 1 000 kg	< 750 kg
C1	> 3 500 kg; < 6 000 kg	ikke relevant	< 750 kg
C1E	> 3 500 kg; < 6 000 kg	ikke relevant	> 750 kg; kombination < 12 000 kg

3.14 Udvalget er betænkeligt ved, at medlemsstaterne ifølge artikel 7, stk. 2, får mulighed for at nedsætte minimumsalderen for erhvervelse af kørekort. Hverken i begrundelsen eller i selve artiklen skelnes der mellem medlemsstaternes forskellige praksis på dette punkt. Der må skelnes mellem tre forskellige former for nedsættelse af minimumsalderen:

- a) nedsættelsen berører udstedelsen af kørekortet, f.eks. i Irland og Det Forenede Kongerige
- b) nedsættelsen berører uddannelsessituationen, f.eks. i Frankrig og Sverige
- c) nedsættelsen berører uddannelsen, og der udstedes i begyndelsen et førerbevis, der kun gælder nationalt, f.eks. i Østrig og i visse tyske delstater.

3.15 Udvalget kan ikke støtte ækvivalensen mellem køretøjskategorierne B og A1, som eksisterer i direktiv 91/439/EØF, og som Kommissionen ikke har til hensigt at ændre ved. Det er udvalgets opfattelse, at dette ganske vist indebærer større frihed og flere muligheder for førere af personbiler, men at det er godt for trafikikkerheden. Undersøgelser fra lande, hvor der eksisterer en sådan ækvivalens, viser ikke, at ulykkestallene for denne kategori af tohjulede påvirkes i negativ retning. Udvalget mener derfor, at det er nødvendigt med særskilt undervisning og prøve for hver type køretøj. Derimod kan udvalget acceptere ækvivalens mellem kørekort B og knallertkategorien AM.

Prøven i forbindelse med køretøjskategorien AM består kun af en teoretisk eksamen, der for en stor dels vedkommende prøver de samme kundskaber, som kræves i forbindelse med erhvervelse af kørekort B.

3.16 Udvalget bifalder Kommissionens forslag om harmonisering af de minimale uddannelseskrav til de køreprøvesagkyndige, der forestår prøverne forud for erhvervelse af kørekort. Man kan ikke tale om faktisk harmonisering mellem medlemsstaterne, før kørekortaspiranterne skal opfylde de samme betingelser. Det er derfor en selvfølge, at de personer, der skal bedømme, om en aspirant opfylder disse betingelser, ligeledes befinder sig på et harmoniseret niveau.

4. Sammenfatning og konklusioner

4.1 Udvalget hilser i høj grad forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort velkommen. Dog har det visse kritiske bemærkninger til udformningen af en række foranstaltninger.

4.2 Udvalget bifalder navnlig, at det foreslåede direktiv lægger vægt på at forbedre færdselssikkerheden via en række ændringer af de regler, der gælder for den menneskelige faktor i trafikken, men bagatelliserer ikke af den grund direktivets øvrige målsætninger (fri bevægelighed for borgerne og begrænsning af mulighederne for forfalskninger).

4.3 Udvalget gør opmærksom på den reaktion, de foreslåede foranstaltninger vil fremkalde i en række medlemsstater og hos visse målgrupper. En tilstrækkelig lang gennemførelsesfrist kan fjerne megen modstand, uden at det dermed er sagt, at foranstaltningerne skal forhales. For mange medlemsstater ville det være en fordel at indføre de foreslåede nye foranstaltninger vedrørende køretøjskategorierne C, C1, D, D1 og deres forskellige påhængskøretøjer samtidig med dele af direktiv 2003/59/EØF om erhvervschaufførers kvalifikationer.

4.4 Udvalget gør opmærksom på, at erhvervschauffører inden for køretøjskategori B er stærkt repræsenterede i ulykkestatistikken. Udvalget ville i høj grad hilse et forslag fra Kommissionen om foranstaltninger vedrørende denne gruppe chauffører velkommen.

4.5 Udvalget tilråder, at definitionen af påhængskøretøjsklasserne B + E og C + E tages op til fornyet overvejelse. Det er

navnlig den uklarhed, den foreslåede definition giver anledning til, såvel som problemerne med vægtfordelingen i kørekortkategorien C1 + E og uligheden mellem kørekortkategorierne B + E og C1 + E, der får udvalget til at sætte spørgsmålstegn ved det foreliggende forslag.

4.6 Udvalget bifalder ækvivalensen mellem kørekortkategorierne C1 og D1. Derimod ser det ikke positivt på de forventede konsekvenser af ækvivalens mellem kørekortkategorierne B og A1. Udvalget er klar over, at denne ækvivalens allerede eksisterer i en række medlemsstater, men giver udtryk for sin bekymring over konsekvenserne af en sådan foranstaltning.

4.7 Udvalget mener, at medlemsstaternes beføjelse til at udstede kørekort med begrænset gyldighedsperiode på grund af helbredsmæssige forhold skal bevares.

Bruxelles, den 31. marts 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg