



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 10.05.1995  
KOM(95) 166 slutlig

95/0109(SYN)

Förslag till

**RÅDETS DIREKTIV**

om ändring av direktiv 91/439/EEG  
om körkort

(framlagt av kommissionen)



## EXPLANATORY MEMORANDUM

### A. FOREWORD

1. One of the Council's aims in adopting Directive 80/1263/EEC of 4 December 1980 was to facilitate the free movement of people travelling within the Community or taking up residence in a Member State other than the one where they passed their driving test. As part of this move, the Council decided to establish a Community model for national driving licences, as described in Annex I of the directive.

2. On 29 July 1991, the Council adopted a second directive on driving licences (Directive 91/439/EEC), which adapts the model established by Directive 80/1263/EEC to take account in particular of the harmonisation of categories and sub-categories of vehicles and to aid comprehension of driving licences both inside and outside the Community. The revised model introduced in particular a compulsory photograph of the holder and replaced text with codified indications and symbols, thus removing any need for translation.

National licences issued from 1.7.1996 will have to comply with the revised model, which will also be compulsory for EEA (European Economic Area) member countries.

3. However, Finland, Sweden and Norway currently issue plasticised driving licences in identity card format, and do not wish to return to the paper format of the Community model as defined in Directive 91/439/EEC.

The United Kingdom wishes to incorporate the holder's photograph into the licences it issues by means of an efficient production method.

This would require an amendment to Directive 91/439/EEC in order to give Member States the option of issuing a driving licence in an alternative format.

4. In addition, technological developments, particularly in the field of data communication, are likely to open up the prospect of new applications - starting with the use of smart cards or microchip cards - which will pave the way for the efficient production and management of these documents and the information they contain, and for practical advantages for both the authorities and the card holder.

One of the first practical steps in the field of intelligent portable documents could be the introduction of a driver's card which would memorise the activities of professional drivers as part of the application of social legislation on road transport (COM (94) 323 final).

5. A feasibility study and discussions with national experts have shown that an electronic driving licence in credit card format is a forward-looking option which meets the requirements and expectations in terms of format, production, flexibility and functionality for driving licences. Pending the standardisation of certain elements necessary to ensure compatibility and interoperability, the groundwork for progress should be laid by adopting a medium which will be compatible with future developments in information technology.

At all events, any model driving licence must contain all the information necessary for recognition and checking, both within and outside the European Union, without the use of specific technologies or equipment.

## **B. THE AIMS OF THE PROPOSED DIRECTIVE**

The aim of this proposal for a directive is to introduce a new Community model driving licence as an alternative to the model contained in Annex I of Directive 91/439/EEC: a licence in credit card format which fulfils the requirements of the issuing States, those who check the licence and the holder, while complying with the aims of mutual recognition and paving the way for technological progress.

The adoption of this proposed directive with effect from 1.7.1996 would enable the Member States (and the EEA countries) to move directly from the current model, as set out in Directive 80/1263/EEC, to the new "credit card" model.

**C. JUSTIFICATION WITH REGARD TO THE PRINCIPLE OF SUBSIDIARITY**

a) What are the aims of the directive in relation to Community obligations?

The aim of the directive is to define a Community model for national driving licences which would facilitate comprehension and therefore recognition of driving licences throughout the Community, particularly since Article 1 of Directive 91/439/EEC established the principle of recognition of driving licences without requiring them to be exchanged where the holder takes up residence in the territory of a Member State other than that which issued the licence.

The directive would help in ensuring the free movement of people in the European Union and aid road safety by facilitating checks on driving licences where necessary.

b) Is the Community alone competent for this measure, or is this competence shared with the Member States?

Shared competence: Article 75, paragraph 1c of the Treaty.

- c) What is the Community dimension of the problem (e.g. number of Member States involved and existing solutions)?

Directive 91/439/EEC defining the Community model to which national driving licences must conform applies to all the Member States. The new annex gives Member States a choice of two models, depending on their particular needs, and ensures recognition by the other Member States.

These provisions will also apply to the EEA member countries.

- d) What is the most effective solution given the means the Community and the Member States have at their disposal?

The principle of mutual recognition of driving licences in the European Community is based *inter alia* on the existence of a Community model which can be easily understood, to which the national administrations conform; the development of disparate national models would compromise this fundamental objective.

The definition and adoption of a common model is therefore justified.

- e) What is the real value added of this measure at Community level, and what would be the cost of not taking this action?

The adoption of a new Community model offers a solution to the problems which issuing licences based on the paper model, meeting the requirements of the other Member States which need to check them, and guaranteeing the holders recognition throughout the European Union presents for certain Member States.

Moreover, the new model opens up the prospect of new applications (see Article 2).

Not taking any action would leave the technical problems encountered by certain Member States with no satisfactory solution, and would bar the way to technological development and progress in terms of flexibility, security, checks and management of driving licences.

f) What methods does the Community have at its disposal?

Is uniform regulation necessary, or would a directive setting out general objectives and leaving implementation to the Member States be sufficient?

Directive 91/439/EEC sets out specifications for national driving licences. Only an amendment of this directive can enable an alternative model guaranteeing holders subsequent recognition within the European Economic Area to be introduced. Publication in the Official Journal also informs other countries (e.g. eastern European countries) of the new model in force; furthermore, some of these countries are prepared to adopt the same basic model at national level, thus broadening the impact and benefits of standardisation.

**D. CONSISTENCY WITH OTHER COMMUNITY POLICIES AND MEASURES**

The measure is intended, *inter alia*, to prepare the ground for compatibility and interoperability with the card in prospect for professional drivers, as specified in the Proposal for a Council Regulation amending Council Regulation (EEC) No. 3821/85 and Council Directive (EEC) 88/599 on recording equipment in road transport. More broadly, it is in line with the work undertaken as part of technological progress on data communication applications (Council Resolution 94/C 309/01 of 24 October 1994 on telematics in the transport sector).

## **E. CONTENT OF THE PROPOSAL**

Article 1 introduces Annex Ia (credit card format Community model driving licence) as an alternative to the paper model proposed in Annex I of Directive 91/439/EEC.

Article 2 anticipates that the new model could be introduced from 1.7.1996, the date of entry into force of Directive 91/439/EEC.

Annex I bis defines the alternative Community model driving licence.

## **F. EEA IMPLICATIONS**

Directive 91/439/EEC applies in its entirety in the EEA member countries. However, a temporary exemption was granted to the EEA States with regard to the Community model given in Annex I of Directive 91/439/EEC, pending adoption of the alternative credit card format model described in this directive.



## Utkast

### Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 91/439/EEG om körkort

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>1</sup>,

i samarbete med Europaparlamentet<sup>2</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>3</sup>, och

med beaktande av följande:

Rådets direktiv (91/439/EEG) av den 29 juli 1991 om körkort<sup>4</sup>, senast ändrat genom direktiv 94/72/EG<sup>5</sup>, föreskriver att nationella körkort utfärdas i enlighet med den gemenskapsmall som beskrivs i bilaga 1 i detta direktiv.

Det är önskvärt att en alternativ körkortsmall införs för vilken modern hanteringsteknik kan användas och som erbjuder möjlighet till ett mera flexibelt användningssätt, ökar säkerheten och minskar riskerna för förfalskning av körkort.

Vid utformningen av den nya körkortsmallen bör utrymme lämnas för ett eventuellt mikrochips.

<sup>1</sup>

<sup>2</sup>

<sup>3</sup>

<sup>4</sup> EGT nr L 237, 24.8.1991, s. 1.

<sup>5</sup> EGT nr L 337, 24.12.1994, s. 86.

Det är önskvärt att ställa upp gemensamma specifikationer och normer för sådana mikrochips, innan de införs av de enskilda medlemsstaterna, så att kompatibilitet och samverkansförmåga inom hela Europeiska unionen säkerställs.

I detta sammanhang bör införandet i framtiden av ett förarbevis för yrkesförare i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3821/85<sup>6</sup> av den 20 December 1985 om färdskrivare vid vägtransporter beaktas.

Vad beträffar de tekniska specifikationerna för körkortsmallen tillämpas i detta direktiv det "nya förhållningssättet" till harmoniserade tekniska normer genom att en allmän ram för specifikationerna fastställs, medan de mera detaljerade fordringarna överläts åt förfarandena i samband med industriell standardisering.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Direktiv 91/439/EEG skall ändras på följande sätt:

1. I artiklarna 1.1 och 2.3 skall "eller 1a" läggas till efter "Bilaga 1".
2. En ny bilaga , bilaga 1a, skall läggas till så som den står i bilagan till detta direktiv.

---

<sup>6</sup> EGT nr L 370, 31.12.1985, s. 8.

## *Artikel 2*

1. Medlemsstaterna skall efter samråd med kommissionen anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv den 1 juli 1996.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

## *Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts.

## *Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar*

*Ordförande*



**"BILAGA 1a"**

till direktiv 91/439/EEG

**BESTÄMMELSER FÖR KÖRKORT ENLIGT GEMENSKAPSMALLEN**  
(Alternativ till mallen i bilaga 1)

1. Körkortet enligt gemenskapsmallen skall ha följande egenskaper:

- fysiska egenskaper i enlighet med ISO 7810 och ISO 7816-1
- mått och kontaktpacering i enlighet med ISO 7816-2
- elektroniska signaler och transmissionsprotokoll i enlighet med ISO 7816-3
- kommandon för utbyte mellan industrier i enlighet med ISO 7816-4 (utkast)

De metoder som används för att kontrollera körkortens egenskaper i syfte att fastställa att de följer de internationella normerna skall vara i enlighet med ISO 10373.

2. Körkortet skall bestå av två sidor.

**Sidan 1** skall innehålla följande:

- a) — Ordet *körkort* i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar körkortet.
- b) — Namnet på den medlemsstat som har utfärdat körkortet (valfritt).

- c) — Nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som har utfärdat körkortet, inlagt i vitt i en blå rektangel omgiven av tolv gula stjärnor, skall vara en av följande:

B	: Belgien	I	: Italien
DK	: Danmark	L	: Luxemburg
D	: Tyskland	NL	: Nederländerna
GR	: Grekland	Ö	: Österrike
E	: Spanien	P	: Portugal
F	: Frankrike	FIN	: Finland
IRL	: Irland	S	: Sverige
		UK	: Förenade kungariket

- d) De uppgifter som är särskiljande för körkortet skall tryckas på följande sätt:

- 
1. Innehavarens efternamn.
  2. Innehavarens övriga namn.
  3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
  4. a) Datum för utfärdandet av körkortet  
b) Körkortets sista giltighetsdag
  - c) Namnet på den behöriga myndighet som har utfärdat körkortet (får tryckas på sidan 2)
  5. Körkortets nummer.
  6. Ett fotografi av innehavaren.
  7. Innehavarens underskrift.
  8. Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress (valfritt).
  9. Fordons(under)kategorier som innehavaren har rätta att köra (de nationella kategorierna skall tryckas med annat typsnitt än de harmoniserade kategorierna)

- e) Orden *Europeiska gemenskapernas mall* skall finnas tryckt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar körkortet och ordet *körkort* på de övriga språk som används inom Europeiska gemenskaperna skall vara tryckt i rosa och utgöra bakgrund på körkortet.

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di Guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort

- f) Färganvisningar:
- blå: panton reflex blå C
  - gul: panton gul 2

Ytterligare färger eller säkerhetsinslag får läggas till efter samråd med kommissionen.

Sidan 2 skall innehålla följande:

- a) 9. (Under)kategorier för de fordon som innehavaren har rätt att köra (nationella kategorier skall tryckas med annat typsnitt än harmoniserade kategorier).

10. Datum för det första utfärdandet av varje (under)kategori (detta datum måste föras över till det nya körkortet i händelse av senare ersättning eller utbyte av körkortet).
11. Sista giltighetsdag för varje (under)kategori.
12. Övriga upplysningar eller eventuella inskränkningar, i kodad form, mot den berörda (under)kategorin.

Följande koder skall användas:

- Kod 1-99 :harmoniserade gemenskapskoder.
- Kod 100 och däröver :nationella koder som endast gäller inom den körkortsutfärdande medlemsstatens territorium.

När en kod gäller för samtliga utfärdade (under)kategorier får den tryckas under kolumnerna 9, 10 och 11.

- b) En förklaring till de numrerade rubriker som återfinns på sidan 1 på körkortet (åtminstone rubrikerna 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12).

Om en medlemsstat önskar avfatta dessa texter på ett annat nationellt språk än danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska eller tyska skall medlemsstaten upprätta en tvåspråkig version av körkortet som innehåller ett av de språk som nämns ovan, utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.

- c) Ett mikrochips (frivilligt)

Med undantag av de bestämmelser som anges i punkt 1 i denna bilaga skall specifikationerna avseende mikrochips preciseras senare.

- d) Ytterligare färger eller märkningar (till exempel streckkoder, nationella emblem, säkerhetsinslag, etc) får läggas till efter samråd med kommissionen utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.



3. Speciella bestämmelser

- a) Körkortsmallen i denna bilaga skall vara giltig i högst tio år
- b) Om kortet är försett med ett mikrochips skall innehavaren ha tillgång till de upplysningar som finns i dess minne.




# MODELL FOR GEMENSKAPS-KÖRKORT

## SIDA 1


<b>KÖRKORT</b>		<b>MEDLEMSSTAT</b>	
1.			
2.			
3.			
4a.	4c.	6.	FOTOGRAFI
4b.			
5.			
7.			
(8.)			
9.			


## SIDA 2

 <p>1. Efternamn 2. Förnamn 3. Födelsedatum och födelseort 4a. Datum för utställande 4b. Upphörstid på gällande 4c. Utställandes myndighet 5. Kårtypnummer 6. Adress 9. Kategori 10. Datum för utställande av kategori 11. Kategori upphörstid på gällande 12. Viltår</p>	9.	10.	11.	12.
	A1			
	A			
	B1			
	B			
	C1			
	C			
	D1			
	D			
	BE			
	C1E			
	CE			
	D1E			
DE				

91


PROV PÅ GEMENSKAPSKÖRKORT: BELGISKT KÖRKORT  
(för information)

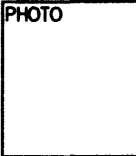
**RIBBEWIJS** **KONINKRIJK BELGIE** 

1. Steven  
2. Anne-Marie M.E.  
3. 01.04.73 D-53170 Bonn  
4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent  
4b. ~~30.06.06~~  
5. DA 003 360  
6. FOTO 

7. AM Stever

9.  A  B

**PERMIS DE CONDUIRE** **ROYAUME DE BELGIQUE** 

1. Quentin  
2. Maria N.E.  
3. 01.04.73 B-7000 Mons  
4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle  
4b. ~~30.06.06~~  
5. DA 003 361  
6. PHOTO 

7. M Quentin

9.  A  B

17



ISSN 1024-4506

KOM(95) 166 slutlig

# DOKUMENT

SV

07

---

Katalognummer : CB-CO-95-187-SV-C

ISBN 92-77-88385-5

---

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg