

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, I1

Beslutande
Minister
Christian Wikström

Föredragande
Byråchef
Gustav Blomberg

Justerat
Omedelbart

Nr 48

Kommissionens förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade COM(2023) 126 final, kommissionens förslag till direktiv om körkortet COM(2023) 127 final och kommissionens förslag till ett nytt direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer COM(2023) 128 final.

ÅLR 2023/2040, ÅLR 2023/2038, ÅLR 2023/2039

Beslut

Landskapsregeringen beslutade att skicka landskapsregeringens promemoria enligt bilaga 1, I123E35 som ett samrådsärende till lagtinget.

Promemoria om EU-kommissionens förslag

1. Uppgifter om EU-kommissionens förslag

Förslagets namn:	Förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade, Förslag till direktiv om körkortet och Förslag till ett nytt direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer.
Förslagets COM-nummer:	COM(2023) 126 final, COM(2023) 127 final och COM(2023) 128 final

2. Uppgifter om ansvarigt ministerium och ansvarig tjänsteman i riket

Ansvarigt ministerium i riket:	Kommunikationsministeriet
Ansvarig tjänsteman i riket:	Saara Louko, Monika Mutanen, Konsta Arvelin och Sofia Johansson

3. Uppgifter om ärendets beredning i landskapet Åland

Diarienummer:	ÅLR 2023/2040, ÅLR 2023/2038 och ÅLR 2023/2039
Ansvarig tjänsteman vid LR:	Gustav Blomberg
Ansvarig minister vid LR:	Minister Christian Wikström
Behandling vid Ålands lagting:	<input checked="" type="checkbox"/> Samråd <input type="checkbox"/> I-ärende (kryssa i)
Datum då promemorian föredragits:	2.5.2023

4. Förslagets huvudsakliga syfte och innehåll

Bakgrund och syfte

Europeiska kommissionen gav ut den 1 mars 2023 ett förslag till vägsäkerhetspaket. Paketet innehåller följande tre förslag till direktiv:

- förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (nedan CBE-direktivet eller CBE-direktivförslaget) (COM(2023) 126 final),
- förslag till direktiv om körkortet (nedan förslaget till körkortsdirektiv) (COM(2023) 127 final)
- förslag till ett nytt direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer (COM(2023) 128 final) (nedan förslaget till kördiskvalifikationsdirektiv).

Kommissionen anger att även om trafiksäkerheten i vägtrafiken har förbättrats betydligt i EU under de senaste 20 åren, har utvecklingen inte varit tillräcklig. Kommissionen har som mål att halvera antalet dödsfall

i vägtrafiken och allvarliga skador från nivån under 2020 fram till 2030 samt att minska antalet dödsfall i vägtrafiken till noll fram till 2050 (EU:s nollvision).

Syftet med de förslag till direktiv som ingår i vägsäkerhetspaketet är att för sin del minska antalet dödsfall och allvarliga skador i vägtrafiken i inom EU. Förslagen hjälper unionen att uppnå EU:s nollvision, enligt vilken ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i trafiken.

CBE-direktivet

CBE-direktivet syftar till att säkerställa en effektiv utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott även när dessa brott begås med ett fordon registrerat i en annan EU-medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks. Förslagets syfte är dessutom att bristande efterlevnad av trafikregler oftare än i nuläget skulle leda till påföljd vid gränsöverskridande brott. Med de föreslagna ändringarna utvidgas även direktivets tillämpningsområde och harmoniseras gränsöverskridande informationsutbyte mellan medlemsstaterna. Förslaget ska även förbättra rättsskyddet för förare som är misstänkta för brott och säkerställa jämlik behandling av förare oberoende av om den misstänkta föraren bor i den stat där brottet har begåtts eller i en annan medlemsstat.

Kommissionen genomförde under år 2016 en utvärdering av CBE-direktivet som avslöjade allvarliga brister i tillämpningen av direktivet. Även om direktivet har effektiviserat undersökningen av gränsöverskridande trafikbrott som gäller trafiksäkerhet, har direktivets verkningar inte varit tillräckligt effektiva. En betydande del av förare som gör sig skyldiga till gränsöverskridande trafikbrott utreds inte i nuläget och de ställs inte till svars för sina gärningar.

Körkortsdirektivet

Målet för förslaget till översyn av körkortsdirektivet är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten. Genom uppdatering av körkortsdirektivet stöds intentionerna att minska antalet dödsfall i vägtrafiken och allvarliga skador. Förarens kunskaper och färdigheter, beteende och körhälsa spelar en viktig roll i många allvarliga olyckor. Enligt kommissionen orsakar alldeles för många körkortsinnehavare fara på vägarna i EU. Enligt kommissionen visar den högre nivån av olyckor och dödsfall som orsakas av nya förare att de krav som gäller utfärdande av körkort inte helt har anpassats till trafiksäkerhetsmålen. Förslagets syfte är dessutom att ytterligare underlätta den fria rörligheten. Syftet med förslaget är att minska den administrativa bördan och antalet hinder för medborgarnas fria rörlighet i EU. Enligt kommissionen används i medlemsstaterna fortfarande onödiga eller ogrundade förfaranden för att få körkort eller för att använda eller upprätthålla rättigheterna att framföra fordon i en annan medlemsstat.

Inom EU har körkortsbestämmelser varit föremål för harmonisering genom direktiv sedan år 1980 då det första körkortsdirektivet beslutades. Det första körkortsdirektivet ersattes 1991 av det andra körkortsdirektivet. I december 2006 kom det tredje körkortsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort. Det nu föreliggande körkortsdirektivet är alltså det fjärde i ordningen.

Kördiskvalifikationsdirektivet

Kördiskvalifikationsdirektivet är ett nytt direktiv. Direktivet gäller verkställande av kördiskvalifikationer med unionsomfattande verkan. Målet är att ingripa i straffriheten och därmed främja trafiksäkerheten. Enligt kommissionen är konsekvent verkställande av påföljder som tillämpas på trafiksäkerhetsrelaterade brott och överträdelser som begås i EU en viktig del av EU:s insatser för att förbättra trafiksäkerheten.

Förslagets huvudsakliga innehåll

CBE-direktivet

Genom CBE-direktivförslaget ändras det gällande direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Direktivets tillämpningsområde föreslås utvidgas genom att lägga till sju nya trafiksäkerhetsrelaterade brott i tillämpningsområdet. Dessa är för kort avstånd till framförvarande fordon, farlig omkörning, farlig parkering, körning över heldragen linje, körning mot färdriktningen, bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält och framförande av ett överlastat fordon.

I direktivet föreslås att det ska inrättas om ett nationellt kontaktställe. Varje medlemsstat ska utse ett nationellt kontaktställe för utbyte av uppgifter som gäller trafiksäkerhetsrelaterade brott. Det nationella kontaktställets behörigheter fastställs enligt den nationella lagstiftning som tillämpas i medlemsstaten. I direktivet föreskrivs om förfaranden som iakttas i informationsutbytet mellan medlemsstaterna. Utbytet av fordonsregisteruppgifter ska genomföras med hjälp av ett enhetligt elektroniskt system, dvs. det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), så att man kan säkerställa ett snabbt, kostnadseffektivt, säkert och tillförlitligt utbyte av fordonsregisteruppgifter mellan medlemsstaterna. För utredning av brott ska medlemsstaterna hålla vissa fordonsregisteruppgifter tillgängliga och aktuella. Dessutom ska uppgifter som gäller de tidigare fordonsägarnas, innehavarnas och slutanvändarnas identitet förvaras en viss tid, så att myndigheterna kan utnyttja dem då de utreder gränsöverskridande trafiksäkerhetsrelaterade brott. Till direktivet föreslås även särskilda bestämmelser om ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna för att utreda den person som är skyldig till brottet.

I nuvarande CBE-direktiv föreskrivs om informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott som ska delges personer som misstänks för vissa trafikbrott. Det nuvarande förfarandet preciseras i det nya förslaget CBE-informationsbrevets minimiinnehåll ska utvidgas.

I förslaget till ändring av direktivet omfattas kommissionen av skyldigheten att inrätta en ny CBE-portal. Syftet med portalen är att underlätta informationsutbyte mellan nationella kontaktställen, andra relevanta myndigheter i medlemsstaterna och vägtrafikanter. Information ska utbytas till exempel om trafiksäkerhetsregler som gäller i medlemsstaterna, överklagandeförfaranden som gäller brott och tillämpade påföljder. Portalen kommer också att göra det lättare att kontrollera om informationsbrev och uppföljningshandlingar är äkta.

Körkortsdirektivet

Genom förslaget till nytt körkortsdirektiv upphävs det gällande körkortsdirektivet 2006/126/EG. I förslaget föreslås att mobilt körkort i fortsättningen ska vara standard. Utfärdandet av mobila körkort ska börja senast fyra år efter att direktivet har antagits. Det föreslås fortfarande vara möjligt att få ett fysiskt körkort på begäran. I det mobila körkortet utnyttjas elektroniska betrodda tjänster som föreskrivs i eIDAS-förordningen, dvs. tjänster som kan användas vid tillförlitligt genomförande av elektroniska ärendetjänster.

Förslaget innehåller ändringar av regler som gäller behörighetsordning vid utfärdande av körkort. Exempelvis ska körkort i kategorierna C eller D inte längre vara förutsättningen för utfärdande av körkort i kategorierna CE eller DE. Förslaget innehåller även ändringar av bilagorna till körkortsdirektivet där det bland annat föreslås att observation av faror läggs till i innehållskraven för förarexamen.

Den allmänna administrativa giltighetstiden för körkort i hela unionen föreslås vara 15 år för kategorin A och B. Giltighetstiden kan förkortas åldersbaserat efter att körkortsinnehavaren har fyllt 70 år eller enligt längden på tillfälligt uppehållstillstånd. Den administrativa giltighetstiden för körkort som beviljats tidigare ska även förkortas. Förslaget innehåller även nya regler gällande byte av körkort som utfärdats av tredjeländer, om körkortsinnehavaren är varaktigt bosatt i medlemsstaten.

Medlemsstaterna ska i sitt område kunna tillåta framförande av fordon som väger högst 2500 kg och vars hastighet har begränsats till 45 km/h för personer, som har fyllt 16 år men är under 21 år, med körkort i kategori B1. I direktivförslaget läggs fram förslag även åtgärder som gäller unga och nya förare. Enligt förslaget ska körkort i kategorier B och C kunna beviljas 17-åringar, men framförande av fordon tillåts under det första året endast om det finns en medförare i fordonet. Förutsättningen för att kunna vara medförare är 25 års ålder och en rätt att framföra fordon som har varit giltig i mer än fem år i kategorin för körkortet i fråga. Dessutom ska förutsättningen för modellen med medförare (s.k. accompanied driving) vara att medföraren inte har utfärdats kördiskvalifikation under de senaste fem åren och att personen inte har utdömts straff eller ålagts böter för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott. Dessutom förutsätts av medförare i kategori C sådan kompetens som föreskrivs i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Modellen ska införas i alla medlemsstater, eftersom dess mål är att möjliggöra framförande av fordon också i andra medlemsstater än den som har utfärdat körkortet.

Enligt förslaget ska nya förare omfattas av en provotid på minst två år, under vilken framförande av fordon inte ska tillåtas under påverkan av alkohol (nolltolerans som gäller alkoholhalten i blodet). Enligt kommissionens förslag avses med nya förare även förare som ska utvidga sin rätt att framföra fordon. Medlemsstaterna ska föreskriva nationellt om påföljder för överträdelse av nolltolerans. Provetiden ska inte gälla innehavare av rätten att framföra fordon i kategorier A2 och A (motorcyklar). I förslaget föreslås också utveckling av RESPER-nätverket som används till utbyte av information som gäller rätten att framföra fordon.

Kördiskvalifikationsdirektivet

I förslaget till kördiskvalifikationsdirektivet föreslås att kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan ska kunna föreskrivas för vissa trafiksäkerhetsrelaterat brott också när den plats där brottet begicks är någon annanstans än i den EU-medlemsstat som har utfärdat körkortet.

Förslaget gäller de allvarigaste brotten som leder till kördiskvalifikation, såsom betydande fortkörning, körning i berusat tillstånd samt trafiksäkerhetsrelaterade brott som leder till dödsfall eller allvarlig skada.

Ikraftträdande

Medlemsstaterna ska sätta i kraft ändringarna av CBE-direktivet senast två år från dagen för direktivets ikraftträdande. När det gäller körkortsdirektivet ska det också enligt förslaget implementeras i nationell lagstiftning senast två år efter att det satts i kraft. I förslaget till kördiskvalifikationsdirektiv finns inget förslag på när direktivet ska genomföras nationellt.

5. Förslagets förhållande till landskapet

CBE-direktivet är delvis inom landskapets lagstiftningsbehörighet. På Åland har CBE-direktivet genomförts till den del det rör Ålands lagstiftningsbehörighet genom landskapslag (1993:19) om besiktning och registrering av fordon samt aktuell åländsk dataskyddslagstiftning. I 23a § föreskrivs det i landskapslag (1993:19) om besiktning och registrering av fordon om fordonsmyndighetens rätt att lämna ut uppgifter ur fordonsregistret till andra myndigheter och uppgifterna i fordonsregistret är att betrakta som myndighetshandlingar. De är offentliga om det inte finns någon sekretessgrund som är tillämplig. I Finland och på Åland undersöker polisen trafikbrott och -överträdelser som har begåtts med ett fordon som har registrerats i en annan medlemsstat.

Körkortsdirektivet är i sin helhet åländsk behörighet. Det tredje körkortsdirektivet genomfördes i åländsk lagstiftning genom ändringar av dåvarande körkortslagen för landskapet Åland (se lagframställning 14/2010-2011). Enligt landskapsregeringens notifiering har direktivet genomförts genom körkortslag (2015:88) för Åland, landskapsförordning (2015:96) om villkorskoder som får anges på körkort utfärdade på Åland, landskapsförordning (2015:95) om förarutbildning, landskapsförordning (2015:97) om medicinska krav för innehav av körkort samt Ålands landskapsregerings beslut om anvisningar för avläggande av förarexamen, inledande teoriprov och handledarprov. Landskapsregeringen gör även bedömningen att förslag till kördiskvalifikationsdirektiv är inom åländsk lagstiftningsbehörighet.

Genomförande av det förslag till direktiv som ingår i vägsäkerhetspaketet skulle förutsätta ändring av åtminstone den åländska vägtrafiklags- och körkortslagstiftningen (inklusive landskapsförordningar). Informationsutbyte mellan medlemsstaterna kan förutsätta ändringar av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon och i landskapslagen om yrkesmässig trafik.

6. Förslagets handläggning i riket och EU:s institutioner

Kommissionen gav ut sitt förslag till ett vägsäkerhetspaket den 1 mars 2023. Paketet innehåller ett förslag till ändring av CBE-direktivet, ett förslag till körkortsdirektivet och ett förslag till ett nytt kördiskvalifikationsdirektiv. Kommissionen presenterade förslagen på ett möte för rådets arbetsgrupp för landtransporter den 2 mars 2023. Förslagets konsekvensbedömningar behandlades på arbetsgruppens möte den 8 mars 2023. Den artikelspecifika behandlingen av förslagen i rådets arbetsgrupp för landtransporter började den 15 mars 2023 med ett förslag som gäller CBE-direktivet. Den artikelspecifika behandlingen av förslaget till körkortsdirektiv började den 21 mars 2023 i arbetsgruppen. Behandlingen av förslaget till kördiskvalifikationsdirektivet ska inledas i april 2023.

De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter till vägsäkerhetspaketets förslag är ännu inte kända. Behandling i Europaparlamentet har inte ännu inletts.

Landskapsregeringen har tagit del av Statsrådets U-skrivelse i ärendet. U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Landskapsregeringen har deltagit i behandlingen av utkast till U-skrivelse i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU22) som lyder under kommittén för EU-ärenden den 29–31 mars 2023.

7. Subsidiaritetsprincipen

Enligt kommissionsförslaget utgör artikel 91(1)(c) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) den rättsliga grunden för förslaget till ändring av CBE-direktivet, förslaget till körkortsdirektivet och förslaget till kördiskvalifikationsdirektivet. Enligt artikeln genomför Europaparlamentet och rådet åtgärder för att förbättra transportsäkerheten i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

I statsrådets U-skrivelse till riksdagen om Europeiska kommissionens förslag till vägsäkerhetspaket (U 1/2023 rd) anger Statsrådet att det är oklart om den rättsliga grunden för förslaget till körkortsdirektiv är tillräcklig för att föreskriva om en provotid med nolltolerans och om den rättsliga grunden för förslaget till kördiskvalifikationsdirektiv är tillräcklig för att föreskriva om kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan. Landskapsregeringen gör initialt samma bedömning som Statsrådet. Landskapsregeringen bedömer att kommissionen föreslår alltför ingående regleringar i områden som medlemsstaterna har egen lagstiftningskompetens inom.

Landskapsregeringen, precis som Statsrådet, bedömer att subsidiaritetsprincipen inte följs i artikel 15.2 i förslaget till körkortsdirektiv där det föreslås en provotid för nya förare, och till den hör nolltolerans i fråga om alkohol. Landskapsregeringen anser att det nya körkortsdirektivet inte ska förplikta till att nolltolerans ska införas i den nationella lagstiftningen och tillika att brott mot det inte ska föreskrivas som en administrativ påföljdsavgift. Förslagets mål kan bättre uppnås på den nationella lagstiftningsnivån. Förslaget överskridet det mål som har fastställts för översynen av körkortsdirektivet. Landskapsregeringen anser därför att

förslaget i detta avseende strider mot subsidiaritetsprincipen. Landskapsregeringen anser även att den föreslagna nolltoleransen i ovan nämnda avseenden överskrider proportionalitetsprincipen och det som är nödvändigt för att uppnå de mål som anges i förslaget.

8. Landskapsregeringens ställningstagande till förslaget

Ålands landskapsregering understöder de mål som ingår i vägsäkerhetspaketet om att minska antalet dödsfall i trafiken och allvarliga skador vid trafikolyckor i vägtrafiken i EU samt uppnåendet av EU:s nollvision.

Landskapsregering vill särskilt framhålla att direktivförslagen inte bör skapa ytterligare administrativ börda och byråkrati eller ytterligare myndighetskrav för myndigheter på Åland som blir resurs- och kostnadsdrivande. De åtgärder som föreslås bör vara resurseffektiva och inte medföra någon större ytterligare administrativ börda för medlemsstaterna. Vid införande av ytterligare myndighetsuppgifter bör de vara begränsade till administrativa tillägg i redan befintliga strukturer och system. Ytterligare administrativ börda och myndighetsuppgifter är svårhanterliga på Åland främst med tanke på Ålands litenhet och framförallt med anledning den småskaliga myndighetsstorleken för Fordonsmyndigheten på Åland och Ålands landskapsregering.

Landskapsregeringen, i likhet med Statsrådet, ställer sig kritiskt till behovet av att fastställa en övre åldersgräns för fordonsförare (enligt förslaget endast personer under 21 år för fordon som väger högst 2500 kg och vars hastighet har begränsats till 45 km/h).

Landskapsregeringen anser att den föreslagna artikeln i det nya körkortsdirektivet om nolltolerans och skyldigheten att nationellt sanktionera överträdelse av den inte är förenliga med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen och landskapsregeringen ställer sig starkt kritiskt till dessa förslag.

9. Distribution av landskapsregeringens ställningstagande

Huvudsaklig adressat: Ålands lagting
För kännedom: Landskapsregeringens ministerråd i Bryssel
Enheten för rättsliga och internationella frågor
Lagberedningen