



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.10.2003  
KOM(2003) 621 endelig

2003/0252 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om kørekort**

**(omarbejdet udgave)**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### INDLEDNING

#### Baggrund

Direktiv 91/439/EØF om kørekort<sup>1</sup> bygger på to hovedprincipper: at øge den frie bevægelighed for indbyggerne i EF og at bidrage til bedre færdselssikkerhed. Det er stadig de primære rettesnore for fremtidig lovgivning om kørekort.

Kvantitativt set har de europæiske retsregler om kørekort direkte virkninger for et meget stort antal EU-borgere. Skønsmæssigt har over 60 af EU's indbyggere gyldigt kørekort (ca. 200 millioner mennesker). Mange af dem tager over grænserne i EU, privat eller erhvervmæssigt, og hvert år er der mange, der flytter til et andet land. Den direkte virkning af Fællesskabets kørekortlovgivning for borgerne må derfor ikke undervurderes.

I den senere tid er der taget flere initiativer til at harmonisere de eksisterende nationale kørekortordninger. Lovgivningen om kørekort har dog fundet sted i etaper, så harmoniseringsgraden inden for de forskellige områder har været begrænset. Inden vedtagelsen af Rådets direktiv 80/1263/EØF var den vigtigste internationale lovgivning på området Wien-konventionen om vejtrafik (1968)<sup>2</sup>. Konventionen omhandlede international trafik over grænserne. Hvis en borger i Fællesskabet tog bopæl i en anden medlemsstat, fandt bilaterale aftaler anvendelse. I mange tilfælde måtte man ombytte sit kørekort og bestå en ny teoretisk og praktisk prøve samt til lægekontrol for at kunne få udstedt et kørekort i den nye bopælsmedlemsstat. EF-Domstolen anså denne praksis for at være en hindring af den fri bevægelighed for personer og opfordrede institutionerne til at vedtage den nødvendige lovgivning på området<sup>3</sup>. Med "Rådets første direktiv 80/1263/EØF om indførelse af et EF-kørekort"<sup>4</sup> indførtes således princippet om, at kørekort udstedt af andre medlemsstater skulle anerkendes uden krav om nye prøver. Man var dog nødt til at ombytte sit kørekort inden for et år efter at være flyttet til en anden medlemsstat.

Kravet om ombytning af kørekort var en tilbageværende administrativ hindring for den frie bevægelighed for personer inden for de rammer, som blev afstukket med direktiv 80/1263/EØF. Ofte var folk ikke klar over, at de havde pligt til ombytning, hvilket ikke er overraskende, da det ikke står nogen steder på kørekortet. Med direktiv 91/439/EØF blev denne procedure ophævet og princippet om gensidig anerkendelse indført. Anvendelsen og gennemførelsen af dette princip er dog blevet sinket af det forhold, at der ikke er sket nogen harmonisering inden for kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægeundersøgelser. På disse to punkter er der store forskelle mellem de juridiske kørekortssystemer i de 18 EØS-medlemsstater, og derfor er manglen på retssikkerhed for borgere, der flytter til en anden medlemsstat, snarere øget end mindsket. Dette er nærmere beskrevet i Kommissionens "Fortolkningsmeddelelse om EU-kørekort" fra marts 2002<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1.

<sup>2</sup> Konvention om vejtrafik af 8. november 1968, FN's traktater (United Nations Treaty Series - UNTS), bd. 1042, s. 17.

<sup>3</sup> Sag 16-78 *Choquet* (Samling af domstolens afgørelser 1978, s. 2293).

<sup>4</sup> EFT L 375 af 24.12.1980, s. 1.

<sup>5</sup> EFT C 77 af 28.3.2002, s. 5.

Det er vigtigt at ophæve denne manglende retssikkerhed, der hæmmer borgernes frie bevægelighed. Dette aspekt af kørekortreglerne falder inden for rammerne af de meget bredere mål, som Det Europæiske Råd opstillede i Lissabon-dagsordenen, hvor der sigtes mod at opnå et 100" effektivt fungerende indre marked. At fjerne den sidste hindring for den frie bevægelighed på dette område kan ses som afslutningen på en gradvis harmoniseringsproces.

### **Beskyttelse mod forfalskning**

Efter den 11. september 2001 har beskyttelsen mod forfalskninger fået større betydning. Dette forhold har været rejst både på EU-plan og af regeringsekspertes med ansvar for udstedelse af kørekort, og man har påpeget, at det er et væsentligt problem.

Det skal understreges, at det i den nuværende situation er næsten umuligt at kontrollere kørekort effektivt. Den manglende harmonisering af gyldighedsperioderne betyder, at der er over 80 forskellige gyldige modeller, der giver forskellige rettigheder, i omløb i medlemsstaterne. Og et kørekort giver ikke kun ret til at føre alle mulige slags køretøjer, deriblandt store og tunge køretøjer, det kan i mange EU-lande også bruges som legitimation ved åbning af bankkonti eller bestilling af flyvninger.

Af hensyn til sikkerheden mod forfalskninger og borgernes frie bevægelighed foreslås det derfor, at der nu tages følgende foranstaltninger:

- Stop for udstedelse af kørekort af papir; det vil på sigt yderligere begrænse antallet af kørekortmodeller i omløb. Den eneste EF-model for kørekort, der herefter udstedes, bliver en plastmodel i stil med kreditkort, hvad der giver bedre beskyttelse mod forfalskning.
- Sikringen mod forfalskninger øges yderligere ved indførelse af mulighed for at forsyne kørekortet med en mikrochip. På den måde kan de medlemsstater, der vælger at udstyre kørekortet med en mikrochip, gentage de oplysninger, der er trykt på kortet, i chippen. Denne begrænsede funktion vil gøre det muligt at øge sikkerheden mod forfalskning (f.eks. kan oplysningerne sikres ved brug af en passende infrastruktur for offentlige krypteringsnøgler (PKI: Public Key Infrastructure) og/eller digital signatur) og samtidig sikre, at borgernes persondata ikke misbruges. Mikrochippen må udtrykkelig kun indeholde de data, der er omfattet af funktionen som kørekort. Det sikrer, at kørekortet stadig kan inddrages efter en alvorlig færdselsforseelse.
- Der indføres et begreb om en begrænset administrativ gyldighedsperiode for kørekort. Det betyder:
  - at kørekort regelmæssigt skal fornyes ved en administrativ procedure, hvad der vil gøre det muligt at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger løbende
  - at fotoet på kørekortet kan fornyes ved samme lejlighed - også det en yderligere beskyttelse mod forfalskning og en lettelse for forvaltningen og retshåndhævelsen på kørekortområdet.

Den begrænsede administrative gyldighedsperiode sætter ikke spørgsmålstegn ved indehaverens ret til at køre en give køretøjskategori; det er kun en pligt at forny det kort, der dokumenterer denne ret. Borgerne beholder deres velerhvervede rettigheder, men den regelmæssige fornyelse af dokumentet mindsker de store muligheder, der i dag er, for at forfalske det.

Det er denne sidste foranstaltning, der vil gøre det muligt samtidig helt at fjerne den sidste hindring for borgernes frie bevægelighed. Da alle nye kørekort for samme administrative gyldighedsperiode, som står på kørekortet, er der ikke brug for at anvende eller beregne anvendelsen af nationale regler, sådan som det er tilfældet i dag. Førretten fremgår klart på selve dokumentet og kan således aflæses af indehaveren, såvel som af forvaltningen og de retshåndhævende myndigheder.

For de kørekort, der nu er i omløb, vil det foreliggende forslag med den nye administrative gyldighedsperiode afskaffe medlemsstaternes ret til at anvende deres egen gyldighedsperiode over for indehavere kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, når de får sædvanlig bopæl på deres område. Deres kørekort er gyldige så længe, som det står på det. Inden det udløber, skal indehaveren forny det i den medlemsstat, hvor han har sin sædvanlige bopæl. Disse regler vil endelig tilvejebringe den nødvendige retssikkerhed for indehavere af kørekort.

Det foreslå ikke, at alle eksisterende kørekort efter gamle modeller skal skiftes ud, hverken fordi de er utilstrækkeligt beskyttet mod forfalskning, eller på grund af forskellige gyldighedsperioder. En sådan bestemmelse ville betyde at der skulle ombyttes millioner af kørekort, og det ville være svært at håndtere, selv over en periode på fem eller ti år. Det foreslås derfor, at den begrænsede administrative gyldighedsperiode kun skal gælde for kørekort, der udstedes fra direktivets iværksættelsesdato. På den måde udfases de gamle modeller gravis.

Når man ikke fornyer alle eksisterende kørekort, vil man naturligvis i en længere periode stadig have kørekort af de gamle modeller med svagere beskyttelse mod forfalskning i omløb. Men direktiv 91/439/EØF forpligter allerede nu medlemsstaterne til træffe foranstaltninger mod forfalskning, og den pågældende artikel er omformuleret så forpligtelsen også gælder overvågning af forfalskning af ældre kørekortmodeller, så man efterhånden kan få udfaset disse. Det gør det muligt at sondre mellem ældre modeller, der er tilstrækkelig forfalsknings sikre, og dem der ikke er beskyttet overhovedet. Med det foreliggende forslag vil Kommissionen have midler til at følge området nøje og iværksætte procedurer, hvis medlemsstaterne ikke af sig selv udfaser sådanne kørekort. Ansvar påhviler dog i overensstemmelse med nærhedsprincippet medlemsstaterne, eftersom de er bedst i stand til at afgøre, hvor hurtigt ombygningen skal foregå.

Alle de her nævnte tiltag - indførelse af en begrænset administrativ gyldighedsperiode for nye kørekort og den deraf følgende gradvise mindskelse af antallet af kørekortmodeller, afskaffelsen af EF-modellen på papir og muligheden for at indsætte en mikrochip - vil medvirke til at øge sikkerheden mod forfalskning og mulighederne for retshåndhævelse. De vil derfor også bidrage til øget sikkerhed i vejtransporten, hvad der er en vigtig faktor i beskyttelsen af EU's borgere, i betragtning af den udbredte adgang til at køre visse typer af køretøjer.

## **Trafiksikkerhed**

Et andet vigtigt element i forslaget er de forhold der skal bidrage til øget færdselssikkerhed.

Ifølge artikel 11 i direktiv 91/439/EØF skal Kommissionen fremsætte forslag om harmonisering af underkategorier af køretøjer<sup>6</sup> inden for fem år efter direktivets ikrafttræden (dvs. før 1. juli 2001). I dag er underkategorierne valgfrie. Harmoniseringen af under-

---

<sup>6</sup> Direktiv 91/439/EØF opererer med følgende underkategorier: A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E. Hovedkategorierne er A - motorcykler, B - personbiler, C - lastbiler og D - busser.

kategorierne styrker princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort ("gradvis adgang til erhvervelse") ved at indføre forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og/eller førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer. Derfor bør de valgfrie underkategorier gøre til obligatoriske kategorier. I denne forbindelse er en række køretøjsdefinitioner også ændret. Ændringerne skal ses på baggrund af hensynet til trafiksikkerheden.

Forslaget vil endvidere bringe direktiv 91/439/EØF i overensstemmelse med det nylige direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører<sup>7</sup>. Det betyder, at princippet om "gradvis adgang til erhvervelse" også vil finde anvendelse for lastbil- og buschauffører, der ikke er omfattet af direktiv 2003/59/EF.

Det er også vigtigt her at nævne, at der indføres en kørekortkategori for knallerter. Som et populært transportmiddel, særlig for unge, men også er en af de mest sårbare kategorier af køretøjer, bør knallerter ikke længere lades uden for rækkevidden af disse lovregler.

Selv om kørekortreglerne i vidt omfang er harmoniseret, og gensidig anerkendelse er indført som generelt princip, er reglerne for en central person i processen, den køreprøvesagkyndige, ikke på nogen måde harmoniseret. Der er i øjeblikket store forskelle i kvaliteten af de køreprøvesagkyndiges uddannelse, selvom deres opgaver er ens i alle medlemsstater. Derfor bør der indføres et nyt bilag IV om mindstekriterier for køreprøvesagkyndiges grund- og efteruddannelse. Det burde efterhånden føre til mere ensartede køreprøver i EU og EØS.

Medlemsstaterne kan kræve, at der foretages lægeundersøgelser eller træffes andre forholdsregler til fremme af færdselssikkerheden på det tidspunkt, hvor kørekortet skal fornyes administrativt. Der bliver ikke i denne omgang EU-dækkende pligt til helbreds kontrol for indehavere af kørekort til personbil eller motorcykel. Men hyppigheden af den lægekontrol, der allerede nu er obligatorisk for indehavere af bus- og lastbilkørekort, harmoniseres og kommer til at falde sammen med den administrative fornyelse.

Sidst, men ikke mindst handler forslaget om en sammenhængende, fælleseuropæisk håndtering af inddragelse af kørekort. Det vil ske ved at styrke princippet om, at der kun må være ét kørekort per indehaver. I dag er der for mange borgere, der slår sig ned i en anden medlemsstat med det formål at søge om nyt kørekort dér, når deres sædvanlige bopælsstat har inddraget deres kørekort på grund af en alvorlig overtrædelse af færdselsreglerne. Det er overordentlig utilfredsstillende ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt og er de facto en overtrædelse af direktiv 91/439/EØF<sup>8</sup>. I det foreliggende forslag står der, at medlemsstaterne ikke må udstede kørekort til en person, hvis kørekort er inddraget, og som således stadig indirekte er indehaver af et andet kørekort. Dermed skulle forslaget kunne løse problemet med "kørekortturisme" og supplere konventionen om gensidig anerkendelse af inddragelse af kørekort<sup>9</sup>, der handler om samme forhold for personer der færdes internationalt, et emne, der i øvrigt behandles i Geneve-<sup>10</sup> og Wien-konventionerne<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> EFT L 226 af 10.9.2003.

<sup>8</sup> I artikel 7, stk. 5, i direktiv 91/439/EØF står der: "Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort udstedt af en medlemsstat."

<sup>9</sup> Rådets retsakt af 17. juni 1998 om udarbejdelse af konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten, EFT C 216 af 10.7.1998.

<sup>10</sup> Konvention om færdselssikkerhed af 19. september 1949, United Nations Treaty Series, Vol. 125, s. 3.

<sup>11</sup> Se fodnote 2.

## Omarbejdet udgave

Det foreliggende forslag er en omarbejdet udgave af direktiv 91/439/EØF i overensstemmelse med den interinstitutionelle aftale om omarbejdning af retsakter<sup>12</sup>. Det indebærer, at det i én og samme tekst samler både de indholdsmæssige ændringer, der foretages i direktiv 91/439/EØF, og dens uændrede bestemmelser. Forslaget skal erstatte og ophæve direktiv 91/439/EØF. Det skulle medvirke til at gøre EF-lovgivningen lettere tilgængelig og gennemskuelig.

## Opsummering

Forslaget har altså følgende tre hovedmål:

- At reducere mulighederne for forfalskning: muligheden for at udstede kørekort efter papirmodellen afskaffes til fordel for plastmodellen, som bliver enerådende; der bliver mulighed for at indsætte en mikrochip i kørekortet; der indføres en begrænset administrativ gyldighedsperiode for alle nye kørekort, der udstedes efter direktivets iværksættelsesdato.
- Garanti for borgernes frie bevægelighed: den begrænsede administrative gyldighedsperiode har også denne virkning, og desuden harmoniseres hyppigheden af lægeundersøgelser for erhvervschauffører.
- Bidrag til større færdselssikkerhed: der indføres kørekort for knallerter; princippet om gradvis adgang til at erhverve kørekort for de kraftigste køretøjstyper; der indføres mindstekrav til køreprøvesagkyndiges grund- og efteruddannelse; princippet om ét kørekort per indehaver styrkes.

## I. REDUKTION AF MISBRUGSMULIGHEDERNE

### I.1. Situationen nu

- (1) Et kørekort giver indehaveren førerret til et køretøj af en bestemt kategori. Denne ret anser både samfundet og lovgiveren i medlemsstaterne og Fællesskabet for særdeles vigtig. For mange mennesker giver et kørekort adgang til større bevægelsesfrihed. Lovgiveren har fastlagt strenge regler for udstedelse og fornyelse af kørekort; reglerne forvaltes af kompetente myndigheder og bygger på princippet om sædvanlig bopæl. Det kræver at der føres streng kontrol med hele processen. Direktiv 91/439/EØF går så vidt som at forbyde besiddelse af mere end ét kørekort.
- (2) Men når først et kørekort er udstedt, er det ikke alle medlemsstater, der følger op med strenge regler om jævnlig fornyelse af dokumentet. Den manglende harmonisering af kørekorts gyldighedsperiode er en væsentlig grund til det meget store antal forskellige kørekortmodeller (over 80), som i øjeblikket er gyldige og i omløb i EØS-medlemsstaterne, og hvoraf de fleste ikke er i overensstemmelse med de harmoniserede EF-modeller. Mange er adskillige årtier gamle og meget lette af forfalske. Derfor er retshåndhævelsen på kørekortområdet næsten lig nul. Med de rettigheder et kørekort giver, bør denne situation forbedres hurtigt og drastisk.

---

<sup>12</sup> Interinstitutionel aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter, EFT C 77 af 28.3.2002.

- (3) For at afklare situationen og i overensstemmelse med bestemmelsen i artikel 10 i direktiv 91/439/EØF har Kommissionen vedtaget en beslutning om ækvivalenser mellem visse kørekortkategorier i form af en beskrivende sammenfatning<sup>13</sup>. Beslutningen giver et overblik over alle gyldige kørekortmodeller og fastsætter rettigheder i forhold til kategorierne i artikel 3 i direktiv 91/439/EØF<sup>14</sup>. Ækvivalenstabellerne i beslutningen er ret komplicerede og afklarer ikke sagen, men giver blot en beskrivelse af alle gældende kørekort. Ved at harmonisere gyldighedsperioderne kan man efterhånden få nedbragt antallet af kørekortmodeller.
- (4) I øjeblikket er der fire medlemsstater, som ikke har nogen begrænsning på gyldighedsperioden for kørekort til bil og motorcykel<sup>15</sup>. I mange andre medlemsstater er visse kørekortkategorier gyldige i mange årtier. Ved at indføre en harmoniseret og jævnlig obligatorisk ombytning af kørekort kunne man ajourføre alle nye dokumenter og ved den lejlighed tage den nyeste teknik i brug for at mindske risikoen for falskneri og svig nedbringes.
- (5) Jævnlig fornyelse af kørekortet sikrer også, at fotografiet i kørekortet er et nyere portræt af indehaveren. Dette problem er størst i de medlemsstater, hvor gyldigheden er ubegrænset.
- (6) En bivirkning af disse foranstaltninger vil være øget transportsikkerhed. Færre og mere forfalskningssikre kørekortmodeller, der fornyes med regelmæssige mellemrum og dermed er lettere at spore, vil øge mulighederne for effektiv retshåndhævelse og ordentlig forvaltning.

## **I.2. Forslag**

### *Forslag 1: Bilag I om modellen for papirkørekort udgår*

- (7) For at begrænse antallet af forskellige kørekortmodeller i omløb og for at øge sikkerheden mod forfalskning bør modellen for papirkørekort afskaffes.

### *Forslag 2: Valgfri indsættelse af en mikrochip*

- (8) For yderligere at øge beskyttelsen mod forfalskning bør medlemsstaterne få mulighed for at indsætte en mikrochip i EF-modellen for plastkørekort. Ved at gentage de oplysninger, der er trykt på kortet i mikrochippen kan man øge beskyttelsen mod forfalskning og samtidig sikre, at borgernes persondata beskyttes. Mikrochippen må kun indeholde de data, der er omfattet af som kørekortfunktionen. Det sikrer, at kørekortet stadig kan inddrages efter en alvorlig færdselslovovertrædelse.
- (9) De tekniske specifikationer skal Kommissionen opstille gennem udvalgsproceduren for at sikre fremtidig interoperabilitet. Det vil yderligere øge dokumentets sikkerhed mod forfalskning og dermed kontrolmulighederne. Dette vil desuden have den

---

<sup>13</sup> Kommissionens beslutning 2000/275/EF af 21.3.2000 om ækvivalens mellem visse kategorier af kørekort, EFT L 91 af 12.4.2000, s. 1.

<sup>14</sup> Et eksempel på ækvivalens: et kørekort til kategori B udstedt i Tyskland mellem 1. juni 1982 og 2. oktober 1990 svarer til kategori B, B+E, C1 og C1+E i artikel 3 i direktiv 91/439/EØF.

<sup>15</sup> Belgien, Frankrig, Tyskland og Østrig. Frankrig har dog for nylig besluttet at ændre denne politik, og er ved at indføre nye regler på området.

sekundære virkning, at sikkerheden højnes inden for transportoperationer og brug af køretøjer generelt.

*Forslag 3: Administrativ fornyelse (ny artikel 7, stk. 2)*

- (10) Kørekort til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og B+E, som medlemsstaterne udsteder efter dette direktivs ikrafttræden, bliver administrativt gyldige i højst 10 år. Kørekort, der udstedes til over 65-årige, får en administrativ gyldighedsperiode på højst 5 år.
- (11) Kørekort til kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E, som medlemsstaterne udsteder efter dette direktivs ikrafttræden, bliver administrativt gyldige i højst 5 år. Kørekort i disse kategorier, der udstedes til over 65-årige, får en administrativ gyldighedsperiode på højst 1 år. Det er allerede gældende praksis i de fleste medlemsstater.
- (12) For kørekort (alle kategorier), som medlemsstaterne udsteder, før denne ændring af direktiv 91/439/EØF træder i kraft, gælder disse administrative gyldighedsperioder kun i de tilfælde, hvor den gyldighedsperiode, der er anført på kørekortet, udløber, eller hvis det skal erstattes efter tab eller tyveri.

*Forventede resultater*

- (13) En harmoniseret, obligatorisk og regelmæssig administrativ fornyelse af kørekort medvirker til opfyldelsen af følgende mål:
  - forebyggelse af forfalskning: alle kørekort i omløb opdateres jævnlige med de seneste sikkerhedsegenskaber for at reducere forfalskning og svig, og billedet på kørekortet vil til enhver tid være et nyere portrætfoto af indehaveren
  - antallet af kørekortmodeller i omløb reduceres efterhånden: dermed forenkles den nuværende situation, og kontrolmulighederne forbedres
  - friere bevægelighed for kørekortindehavere: kørekorts gyldighedsperiode harmoniseres, og der er ikke længere begrænsninger, som skyldes anvendelse af nationale gyldighedsperioder eller krav om regelmæssige lægeundersøgelser.
- (14) Reglen får ingen virkning for velerhvervede rettigheder og gælder derfor kun for nyudstedte kørekort. Kun i de tilfælde, hvor et kørekort, der er udstedt før dette direktivs ikrafttræden, alligevel skal fornyes, eller hvis det skal fornyes på grund af tab eller tyveri, vil den nye administrative gyldighedsperiode blive taget i brug. I så fald skal der udstedes et kørekort efter den nye fælles plastkortmodel, der er fastlagt i dette direktiv, i overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, og bilag I.
- (15) Kørekort til kategori C eller D (og de tilsvarende underkategorier og påhængsvognskategorier) giver så omfattende rettigheder, at gyldighedsperioden kun bør være 1 år når de udstedes til over 65-årige.



## II. SIKRING AF BORGERNES FRIE BEVÆGELIGHED

### II.1. Situationen nu

- (16) Ifølge artikel 16, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF skal medlemsstaterne anerkende alle hinandens kørekort. Dette princip finder anvendelse uden yderligere formaliteter<sup>16</sup>.
- (17) I øjeblikket hæmmes opfyldelsen af princippet om gensidig anerkendelse af kørekort, der er udstedt i en medlemsstat, af, at der ofte anvendes nationale bestemmelser om kørekorts gyldighed og hyppigheden af lægeundersøgelser. Denne praksis er i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, som er en undtagelse i forhold til det generelle princip i artikel 1, stk. 2.
- (18) Anvendelsen af artikel 1, stk. 3, betyder, at en EU-borger, der flytter sin sædvanlige bopæl fra en medlemsstat til en anden, måske skal til lægekontrol, eller skal have kørekortet fornyet på et andet tidspunkt, end den dato, der fremgår af kortet, og som ville have været gældende i den udstedende medlemsstat. I øjeblikket har næsten alle medlemsstaterne forskellige ordninger for lægekontrol og gyldighedsperioder. Det betyder, at ingen borger, der flytter til en anden medlemsstat, kan vide hvornår kørekortet udløber, fordi gyldighedsperioderne er forskellige, eller hvornår han eller hun skal have en lægeundersøgelse, som er forskrevet i tilflytningslandet.
- (19) For at opnå reel gensidig anerkendelse af alle kørekort, som udstedes i medlemsstaterne, skal de nedenfor opridsede regler om gyldighedsperioder og lægeundersøgelser vedtages.

#### *Gyldighedsperioder*

- (20) Gyldighedsperioderne for kørekort endnu ikke harmoniseret. I nogle medlemsstater udstedes kørekort til visse kategorier for livstid, i andre skal kørekortene fornyes med jævne mellemrum fra en vis alder.
- (21) Artikel 1, stk. 3, giver medlemsstaterne lov til at anvende deres nationale bestemmelser om kørekorts gyldighedsperioder. Og de er i praksis vidt forskellige. Det betyder, at et bopælsskifte i de fleste tilfælde også indebærer en ændring af kørekortets gyldighedsperiode. F.eks. har en tysker, der flytter til Nederlandene, et kørekort, hvoraf det fremgår, at det gælder resten af livet. Men i Nederlandene anvendes den nationale lovgivning om gyldighedsperioder, og det tvinger tyskeren til at ombytte kørekortet efter ti år. Eller tænk på en svensker, der flytter til Spanien for at nyde sit otium. Dér konfronteres han med spanske krav om regelmæssige lægeundersøgelser og fornyelse af kørekortet (i stedet for den svenske rent administrative fornyelse hvert tiende år). Den situation giver retsusikkerhed og uigennemskuelighed, hvad der er kommet til udtryk i, at Kommissionen fra flere hundrede borgere har fået klager over, at princippet om gensidig anerkendelse ikke er effektivt gennemført i praksis, og at deres frie bevægelighed ikke er sikret.

---

<sup>16</sup> Omfanget af princippet om gensidig anerkendelse er fastsat af EF-Domstolen i punkt 26 i sag C-193/94 Skanavi: "Artikel 1, stk. 2, [bestemmer], at de kørekort, som medlemsstaterne udsteder, uden nogen formaliteter skal anerkendes gensidigt". Et eksempel på en formalitet ville være registrering af kørekort, når man skifter bopæl til en anden medlemsstat.

- (22) For kørekortindehavere, som flytter deres sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, opstår der yderligere praktiske problemer med at beregne gyldighedsperioden. Eftersom gyldighedsperioderne varierer i medlemsstaterne, kan en kørekortindehaver få pålagt at ombytte sit kørekort i en medlemsstat, hvor en kortere gyldighedsperiode gælder, hvilket igen underminerer princippet om gensidig anerkendelse.
- (23) Den situation er uigennemskuelig for både borgerne og myndighederne og skaber retsikkerhed. Man kan ikke længere stole på, hvad der står på kørekortet. Det kan man kun afklare ved at harmonisere kørekortenes gyldighedsperioder. Alle nye kørekort, der udstedes efter vedtagelsen af dette direktiv, skal periodisk fornyes på grund af den administrative gyldighedsperiode og ombyttes med en ny model med de nyeste sikkerhedsegenskaber.

### *Lægeundersøgelser*

- (24) Dette spørgsmål har nær forbindelse med gyldighedsperioden. I de fleste medlemsstater falder obligatorisk lægekontrol sammen med kørekortets gyldighedsperiode. Men direktiv 91/439/EØF har ikke harmoniseret hyppigheden af lægeundersøgelser. Efter artikel 1, stk. 3, kan medlemsstaterne anvende den hyppighed for obligatoriske lægeundersøgelser, der gælder for deres egne borgere, over for borgere tager sædvanlig bopæl på deres område.
- (25) Bilag III til direktiv 91/439/EØF fastlægger mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj. Alle kørekortindehavere skal opfylde bilagets krav både ved førstegangsudstedelsen og efter at have fået kørekortet.
- (26) I bilag III til direktiv 91/439/EØF er kørekortkategorierne opdelt i to grupper. Gruppe 1 består af kategorierne A1, A, B1, B og B+E (personbiler og motorcykler), og gruppe 2 består af kategorierne C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D og D+E (busser og lastbiler).
- (27) For gruppe 1 kræves der ikke lægeundersøgelse ved førstegangsudstedelsen af et kørekort. En lægeundersøgelse er kun obligatorisk, hvis der opstår tvivl om aspirantens egnethed til at føre et køretøj. Der foreskrives heller ikke lægeundersøgelser, efter at man har fået kørekort. De nuværende regler for hyppigheden af lægeundersøgelser for kørekort til disse kategorier (personbiler og motorcykler) er ikke ens for de fleste medlemsstaters vedkommende. Fremgangsmåderne i medlemsstaterne kan dog grupperes i tre hovedtyper:
- ingen obligatorisk lægeundersøgelse efter udstedelsen af første kørekort
  - obligatoriske lægeundersøgelser fra en vis alder
  - obligatoriske lægeundersøgelser med fem eller ti års mellemrum.
- (28) Førere af busser og lastbiler (køretøjer i gruppe 2) skal til jævnlig lægekontrol efter direktiv 91/439/EØF. Der er dog ikke angivet noget om perioderne mellem kontrollerne. I praksis stiller alle medlemsstater krav om regelmæssig lægekontrol af disse førere, de fleste hvert femte år.

- (29) De her beskrevne hindringer for reel gensidig anerkendelse af kørekort og for den frie bevægelighed for personer kunne fjernes ved en afklaring af de nationale regler for lægekontrol. Det kunne man opnå ved at harmonisere hyppigheden for førere i gruppe (busser og lastbiler), mens medlemsstaterne for gruppe 1 (personbiler og motorcykler) bør have mulighed for at forlange lægeundersøgelser, men kun på fornyelsestidspunktet. Det vil gøre forholdene lettere at gennemskue for både borgere og myndigheder, gøre borgernes frie bevægelighed til en realitet og højne trafikikkerheden.

## **II.2. Forslag**

- (30) Disse problemer kan løses ved den regel om administrativ fornyelse, der er foreslået under punkt I.2. Forslaget sikrer reel fri bevægelighed for borgerne, hvad angår kørekort.
- (31) For at give mulighed for at indføre en administrativ gyldighedsperiode, bør artikel 1, stk. 3, udgå. Alle nyudstedte kørekort får samme administrative gyldighedsperiode i hele EU. Alle gamle kørekort, der stadig er gyldige og i omløb, må anerkendes som de er, uden mulighed for at begrænse gyldigheden eller stille krav om restriktive foranstaltninger som f.eks. helbreds kontrol.

## **III. BIDRAG TIL ØGET FÆRDSELSSIKKERHED**

### **III.1. Periodiske lægeundersøgelser**

#### *Situationen nu*

- (32) Jævnlig lægekontrol af bus- og lastbilchauffører er velbegrundet, fordi der påhviler dem et større ansvar. Desuden kræver køretøjernes egenskaber (vægt, dimensioner, last osv.) og de lange køretider stor ekspertise og særlig god fysisk form. Derfor skal disse chauffører til lægekontrol med jævne mellemrum efter kørekortets udstedelsesdato. Der skal stilles strengere krav til bus- og lastbilchauffører end til førere af personbiler og til motorcyklister.
- (33) En anden grund til at foreslå, at hyppigheden af lægeundersøgelser for indehavere af kørekort i gruppe 2, især erhvervschauffører, er, at forskellige helbreds krav i medlemsstaterne kan føre til konkurrencefordrejning.

#### *Forslag*

- (34) Med forbehold af, hvad Rådet måtte vedtage af regler i fremtiden, kan hver medlemsstat fortsat fastsætte hyppigheden af lægeundersøgelser, bortset fra synskontrol, for kørekort til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og B+E efter nationale kriterier, blot undersøgelserne falder sammen med fornyelsen af kørekortet.
- (35) Ved hver administrativ fornyelse af kørekort til kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E kontrolleres det, at mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III til kørekortdirektivet, er opfyldt.
- (36) Lægeundersøgelsen skal falde sammen med den administrative fornyelse af kørekortet. Det vil gøre forholdene lettere at gennemskue for borgerne. Udløbsdatoen

på kørekortet skal klart angive, at det skal fornyes; på det tidspunkt kan der kræves lægeundersøgelse for gruppe 1, mens den skal gøres obligatorisk for gruppe 2; der vil ikke blive krævet lægeundersøgelse på et tidspunkt, som er forskelligt fra kørekortets udløbstidspunkt.

- (37) Lægeundersøgelser skal altid udføres i den sædvanlige bopælsstat, hvor fornyelsen finder sted. I overensstemmelse med nærhedsprincippet afgør medlemsstaterne selv, hvem den kompetente myndighed er.

### **III.2. Definitioner af køretøjskategorier<sup>17</sup>**

- (38) Anvendelsen af direktiv 91/439/EØF har vist, at der er behov for at tydeliggøre flere af køretøjskategorierne. Desuden giver artikel 11 i direktiv 91/439/EØF udtrykkelig Kommissionen pligt til at gennemgå underkategorierne senest fem år efter, at direktivet er trådt i kraft (dvs. før 1. juli 2001) og fremsætte forslag om harmonisering eller ophævelse af dem. Af trafiksikkerhedsmæssige hensyn gøres princippet om trinvis udvidet adgang til at erhverve kørekort ("gradvis adgang til erhvervelse") gældende for flere kørekortkategorier. I det følgende nævnes alle kategorier af hensyn til overskueligheden. Alle underkategorier gøres til kategorier i den foreslåede ændring, og de indføres i alle medlemsstater, bortset fra kategori B1, der indtil videre forbliver valgfri.

#### **III.2.1. Motoriserede tohjulede**

##### *Situationen nu*

##### **Knallerter**

- (39) Knallerter er ikke nu omfattet af direktiv 91/439/EØF. Men ulykkesstatistikken viser, at der bør indføres en ny køretøjskategori for knallerter af trafiksikkerhedsmæssige hensyn. I nogle medlemsstater må man køre på knallert i en meget ung alder (helt ned til 14 år). Samtidig viser europæiske tal for trafikulykker, at der er stærk øget risiko for at blive indblandet i en ulykke, når man er meget ung. At indføre en harmoniseret kategori AM og en obligatorisk teoriprøve kan medvirke til bedre kontrol med denne sårbare gruppe trafikanter, og til at gøre dem mere opmærksomme på trafikens krav.
- (40) Det vil også gøre situationen klarere for knallertkørere, der krydser grænser. Desuden sigter forslaget mod at undgå de problemer borgere har nu, hvis de vil leje en knallert under en ferie. Retten til at køre knallert skal anerkendes i hele EU, hvis kørekortindehaveren flytter.

##### **Lette motorcykler**

- (41) Lette motorcykler vil i dag sige motorcykler på højst 125 cm<sup>3</sup> og højst 11 kW. Direktiv 91/439/EØF har ikke noget effekt/vægt-kriterium. Det kan føre til lettere og lettere cykler, der dermed får stadig stærkere accelerationsevne og højere tophastighed. Ved yderligere at indføre et kriterium for forholdet mellem effekt og

---

<sup>17</sup> Ved 'køretøjskategorier' forstås køretøjer, man har ret til at føre, når man har et kørekort af en bestemt kategori.

vægt forhindrer man, at salgsindsatsen for meget lette og kraftige køretøjer målrettes mod indehavere af et A1-kørekort.

## Motorcykler

- (42) På nuværende tidspunkt indeholder direktiv 91/439/EØF følgende regel om trinvis udvidet adgang til at erhverve kørekort til tunge motorcykler: for at få ret til at køre motorcykler med et effekt/vægt-forhold på over 0,16 kW/kg eller en effekt på mere end 25 kW skal man have mindst 2 års erfaring på en mindre motorcykel med lavere specifikationer end de nævnte. Direktiv 91/439/EØF har altså inden for den nuværende kategori A, motorcykler, skabt en begrænset og en ubegrænset kategori. Det to slags motorcykler har hver sit piktogram på kørekortmodellen, men i betegnelsen skelnes der ikke, idet begge hedder kategori A.
- (43) Mange af motorcyklerne i den begrænsede kategori A er "nedtunede". Ofte fremstiller producenterne motorcykler i den ubegrænsede kategori A på mellem 300 cm<sup>3</sup> og 1000 cm<sup>3</sup> for derefter kunstigt at reducere dem til den begrænsede kategori A. Denne såkaldte "nedtuning" fører i visse tilfælde til fremstilling af motorcykler, hvis egenskaber ikke svarer til den begrænsede effekt. Desuden kan der pilles ved disse motorcykler inden kørslen.
- (44) Dertil kommer, at man let kan omgå kravet om to års kørsels erfaring ved simpelthen at vente to år efter at have fået udstedt et kørekort til den begrænsede kategori A. F.eks. består nogle kørekortaspiranter prøven som 18-årige, hvorefter de ikke kører overhovedet, før de køber en tung motorcykel, når de fylder 20 år.
- (45) Endelig kunne medlemsstaterne frafalde kravet om tidligere kørsels erfaring og give direkte adgang til ubegrænsede motorcykler fra det fyldte 21. år. Næsten alle medlemsstater giver direkte adgang. Derfor kan aspiranterne vente, til de bliver 21, og det er der i praksis mange, der gør, da de små motorcykler ikke anses for attraktive nok.
- (46) Derfor kører mange uerfarne unge motorcyklister rundt på de stærkeste motorcykler, og de nuværende regler giver ikke mulighed for at kontrollere, om de faktisk har fået erfaring med en mindre stærk først. Denne praksis svækker trafiksikkerheden. Derfor må der gøres en ende på den ved hjælp af nye køretøjskategorier, alderskrav og kriterier for adgangen til at erhverve kørekort.
- (47) Disse nye kriterier skal begrænse mulighederne for at "nedtune" de kraftigere motorcykler for således at gøre den trinvis adgang uden praktisk prøve og hæve alderskravet for direkte adgang. Af samme grunde bør definitionen af den begrænsede kategori A ændres, så nye motorcyklister kan få erfaring med lidt stærkere motorcykler.
- (48) Den nuværende kategori A's begrænsede og ubegrænsede versioner vil derfor blive omdefinert til hhv. en kategori A2 og en kategori A. For kategori A2 vil der blive indført et yderligere teknisk krav for at undgå "nedtuning" af motorcykler. Den trinvis adgang til at tage kørekort til denne kategori vil blive kontrolleret ved indførelse af en begrænset praktisk prøve.
- (49) Definitionen for kraftige motorcykler ændres ikke, men alderskravet for direkte adgang til denne kategori hæves (se nedenfor).

## Forslag

### Knallerter

- (50) Knallerter defineres som to- eller trehjulede køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 45 km/h og en forbrændingsmotor, hvis slagvolumen ikke er over 50 cm<sup>3</sup>, eller en elmotor, hvis maksimale kontinuerlige nominelle effekt ikke er over 4 kW. Knallerter med en maksimalhastighed på højst 6 km/h og pedalcykler med elektrisk hjælpemotor er ikke omfattet af definitionen. For trehjulede knallerter med andre forbrændingsmotorer må den maksimale nettoeffekt ikke overstige 4 kW. Denne definition er hentet fra direktiv 2002/24/EØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer<sup>18</sup>.
- (51) For lette quadricykler, dvs. motoriserede firehjulede køretøjer, gælder der andre færdselsregler i mange forskellige tilfælde. Derfor forekommer det ikke rimeligt at medtage den type køretøj i dette direktiv. Definitionen stemmer med direktiv 2002/21/EF.
- (52) Ret til at køre knallert gøres betinget af en teoretisk prøve som minimum. Medlemsstaterne kan stille yderligere krav, f.eks. en praktisk prøve eller en lægeundersøgelse. Indføres der yderligere krav, må det dog ikke hindre gensidig anerkendelse af kørekort, der er udstedt i andre medlemsstater.

### Lette motorcykler

- (53) Definitionen af lette motorcykler (kategori A1) bør ændres til motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm<sup>3</sup>, en maksimal effekt på 11 kW og et effekt/vægt-forhold på højst 0,1 kW/kg.
- (54) Artikel 3, stk. 5, i direktiv 91/439/EØF, hvorefter medlemsstaterne kan fastsætte strengere supplerende normer, bør udgå.

### Motorcykler

- (55) Motorcykeldefinitionerne bør ændres således:
- Kategori A2: motorcykler, med eller uden sidevogn, med en maksimal effekt på højst 35 kW og et effekt/vægt-forhold på højst 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte effekt.
  - Kategori A: motorcykler med eller uden sidevogn.

### Generelt

- (56) Har man kørekort til en kategori af tohjulede motorkøretøjer, har man også ret til at køre en af de eventuelle lavere kategorier af motoriserede tohjulere.
- (57) Det bør ikke længere forlanges, at personer, der har kørekort til kategori A1 eller A2, består en teoriprøve ved overgang til en højere motorcykelkategori. Der kan ikke

---

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18.3.2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF, EFT L 124 af 9. maj 2002, s. 1.

sondres realistisk mellem teorikrav til kategorierne A1, A2 og A. På den måde udelukkes unødvendige prøver. Derimod bør den praktiske prøve med et køretøj i den relevante kategori opretholdes på grund af køretøjernes forskellige egenskaber i de to kategorier.

#### **III.2.4. Biler (i kategori B, B+E og B1)**

##### *Situationen nu*

- (58) Der er praktiske problemer med den nuværende definition af kategori B. Efter den hører enheder af sammenkoblede køretøjer med en totalmasse på under 3 500 kg under kategori B, hvis påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse. Det betyder, at førere, der udskifter enten trækkeren eller påhængskøretøjet kan blive pålagt at bestå en ekstra prøve for kategori B+E. Desuden findes der sammenkoblede enheder, som falder ind under kategori B og ikke B+E, selvom deres egenskaber og specifikationer kræver særlige færdigheder i kørsel med større påhængskøretøjer (i en del tilfælde er den sammenkoblede enhed over 10 meter lang). Derfor må der indføres en klar vægtgrænse i stedet for det nuværende kriterium, der bestemmes af forholdet mellem trækker og påhængskøretøj: Påhængskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 750 kg må kun køres med et kørekort til B+E. Selv førere af køretøjer i kategori C og D skal bestå en yderligere prøve for at være berettiget til at trække påhængskøretøjer på mere end 750 kg. De nye definitioner for påhængskøretøjer i kategori B og B+E stemmer overens med de tekniske krav, idet der i praksis kræves et bremsesystem for påhængskøretøjer med en totalmasse på mere end 750 kg.

##### *Forslag*

- (59) Definitionerne af biler bør ændres således:
- Kategori B: Biler med tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg med højst otte siddepladser foruden førerens plads; til motorkøretøjer i denne kategori kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.
  - Kategori B+E: Enhed af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B, og et påhængskøretøj med en totalmasse på over 750 kg.
- (60) Definitionen på kategori B1, trehjulede motorcykler og motoriserede quadricykler, er bragt i overensstemmelse med direktiv 2002/24/EF. Kategori B1 forbliver valgfri.

#### **III.2.5. Lastbiler og busser (kategori C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D og D+E)**

##### *Situationen nu*

- (61) Alle kategorier af lastbiler og busser: I de gældende definitioner i direktiv 91/439/EF henvises der til antallet af siddepladser. Det betyder f.eks., at man ikke behøver kørekort til kategori D for at køre en bus, som kun få siddepladser, og hvor de fleste passagerer står op, men kan nøjes med kørekort til kategori B eller D1. Tilsvarende for alle kørekortkategorier. Definitionen bør derfor henvise til antallet af passagerer frem for til antallet af siddepladser.
- (62) Kategori C1 og D1: Underkategorierne C1 og D1 er i øjeblikket valgfri og findes ikke i alle EU- og EØS-lande. Disse underkategorier bør indføres som kategorier i

alle medlemsstater, eftersom de giver mulighed for at sondre bedre ved udstedelse af kørekort mellem de største lastbiler og busser, der hyppigst benyttes til erhvervsmæssig transport, og de mindre lastbiler og busser, der bruges til andre formål.

- (63) Definitionerne af kategori C1 og D1 bør revideres, så de bedre afspejler de tekniske egenskaber hos køretøjer i denne gruppe. Der indføres ny kriterier for disse køretøjers kapacitet og længde.
- (64) Kørekort til kategori C1 giver ret til at køre biler mellem 3 500 og 7 500 kg. Mellem disse to yderpunkter findes der på markedet to forskellige typer køretøjer: op til ca. 6 000 kg og over. Køretøjer på under 6 000 kg har hverken tryklufsbremser eller luftaffjedringssystem, og de er som regel bygget over et forlænget chassis til B-køretøjer. Køretøjer på over 6 000 kg har trykluftsystemer til bremses og affjedring og adskiller sig derfor konstruktivt fra varebiler under 6 000 kg. Det, at der er to teknisk meget forskellige typer køretøjer i samme kørekortkategori, har en række uønskede virkninger. For det første er kørekortindehaveren uddannet og prøvet i mindre køretøjer, men har alligevel ret til at køre et større, som kræver andre kørefærdigheder. For det andet er køretøjer mellem 6 000 og 7 500 kg afledt af de store lastbiler på op til 12 000 kg og får dermed let overlæs.
- (65) Dertil kommer, at der er planer om at indføre en ækvivalens, der giver indehavere af kørekort til D1 ret til at føre C1-køretøjer og omvendt, forudsat at alderskravene for de to kategorier er opfyldt. Chassis'et til C1-køretøjer under 6 000 kg er som regel konstrueret på samme måde som til D1-køretøjer; der er kun forskel på overbygningen.
- (66) Kategori D1 og D: Definitionerne af kategori D1 og D bør revideres for at indføre nye kriterier for disse køretøjers kapacitet og længde.
- (67) For kategori C, C1, D og D1 samt de tilsvarende kategorier med påhængskøretøj er gradvis adgang til erhvervelse afgjort et trafiksikkerhedsmæssigt krav. Sådanne biler har nemlig særlige egenskaber, særlig hvad angår vægt, dimensioner, tekniske specifikationer og køreegenskaber, som stiller større krav til førerens erfaring. Gradvis adgang til erhvervelse af denne type kørekort sikres ved fortsat henvisning til EF-reglerne om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører, og direktivet bør bringes i overensstemmelse med disse regler<sup>19</sup>. På denne måde sikres det, at også andre end erhvervschauffører skal erhverve disse kørekort trinvis.
- (68) For overskuelighedens skyld gennemgås alle definitioner nedenfor, også selvom de ikke ændres.

#### *Forslag*

- (69) Kategoridefinitionerne i gruppen biler bør ændres således:

---

<sup>19</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15.7.2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF, EFT L 226 af 10.9.2003.



- Kategori C: Biler, der anvendes til transport af gods, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg og befordrer højst otte personer foruden føreren; til biler i denne kategori kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.
- Kategori C+E: Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori C og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg. (Uændret)
- Kategori C1: Biler, der anvendes til transport af gods, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 6 000 kg, og som befordrer højst otte personer foruden føreren; til biler i denne kategori kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg. Den valgfri underkategori bliver til en kategori og indføres i alle medlemsstater.
- Kategori C1+E: Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori C1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, forudsat at den tilladte totalmasse for den således dannede enhed er på højst 12 000 kg, og den tilladte totalmasse for påhængskøretøjet ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse. (Uændret)
- Kategori D: Biler, der anvendes til befordring af personer og har kapacitet til over 8 passagerer foruden føreren; til biler i denne kategori kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.
- Kategori D+E: Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg. (Uændret)
- Kategori D1: Biler til befordring af personer med en kapacitet på højst 16 personer foruden føreren og med en længde på højst 7 m; til biler i denne kategori kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.
- Kategori D1+E: Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, forudsat at:
  - den tilladte totalmasse for den således dannede enhed er højst 12 000 kg, og den tilladte totalmasse for påhængskøretøjet ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse
  - påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring. (Uændret)

### III.3. Alderskrav

#### *Situationen nu*

- (70) En harmonisering af alderskravene bidrager til den frie bevægelighed for personer og har direkte betydning for færdselssikkerheden.
- (71) Af trafiksikkerhedshensyn er det en bydende nødvendigt at hæve aldersgrænserne for direkte adgang til at erhverve kørekort til kraftige motorcykler. Ulykkesstatistikkerne viser, at risikoen for, at nybagte førere af kraftige motorcykler indblandes i ulykker,

er særlig stor for når de er under 24 år. Alderkravet bør derfor hæves fra de nuværende 21 til 24 år.

- (72) Samtidig bør erfaringskravet for gradvis adgang til erhvervelse hæves fra to til tre år. Ved trinvis adgang til at erhverve kørekort til sådanne motorcykler bør der altid være krav om en særskilt praktisk prøve på et køretøj i den pågældende kategori, så det ikke længere bliver muligt at få kørekort uden at besidde de nødvendige praktiske kørefærdigheder.
- (73) Normerne for uddannelse af erhvervschauffører er for nylig fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav<sup>20</sup>. For disse chauffører er gradvis adgang til erhvervelse fastslået. Andre førere, der ikke er erhvervschauffører, jf. direktivets artikel 2, bør tilsvarende få adgang til at erhverve disse kategorier af kørekort, således at der for adgang til de højere kategorier kræves højere alder.

#### *Forslag*

- (74) Alderskravet for A1 og B1 ændres ikke; for AM bliver det 16 år, men medlemsstaterne kan tillade adgang til AM fra det fyldte 14. år, som kun gælder på deres nationale område.
- (75) Alderskravene for kategori B og B+E ændres ikke. Undtagelsen fra dette alderskrav i artikel 6, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF begrænses dog til kategori B: Medlemsstaterne kan tillade adgang til B fra 17 år, som kun gælder på deres nationale område.
- (76) For at muliggøre gradvis adgang til erhvervelse af kørekort til kategori C1, C, D1 og D med tilhørende påhængskategorier på grundlag af køretøjernes vægt og dimensioner, udstedes kørekort til C1 og C1-E til ansøgere fra 18-årsalderen og kørekort til kategori C og C+E fra 21-årsalderen. En tilsvarende sondring vil blive gjort for kategorierne D1 og D1+E, hvortil kørekort kan fås fra 21-årsalderen, mens det for kørekort til kategori D og D+E kræves, at man er 24. Dette gælder, når kørekortet ikke skal være et erhvervskørekort, og under forudsætning af at andet ikke er bestemt i reglerne for erhvervschauffører fastsat i overensstemmelse med EF-reglerne om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav, jf. direktiv 203/59/EF.
- (77) Hvis aspiranten har mindst tre års erfaring med at køre en motorcykel i kategori A2 og har bestået en særlig praktisk prøve for kategori A, har han førerret til køretøjer i kategori A fra det fyldte 21. år. Den praktiske prøve begrænses til kørsel i trafikken, uden at der stilles krav om manøvrering eller teknisk kontrol. Der lægges særlig vægt på kørsel uden for byområder og på motor- og motortrafikveje. Af hensyn til trafiksikkerheden begrænses den direkte adgang til kategori A til førere, som er fyldt 24 år.
- (78) Alderskravene bliver således følgende:
- Kategori AM, A1 og B1: 16 år; mulighed for 14 år for AM (kun på det nationale område)

---

<sup>20</sup> Se fodnote 7.

- Kategori A2: 18 år
- Kategori B og B+E: 18 år; mulighed for 17 år for B (kun på det nationale område)
- Kategori C1 og C1+E: 18 år
- Kategori C og C+E: 21 år
- Kategori D1 og D1+E: 21 år
- Kategori D og D+E: 24 år
- Kategori A: 21 år / 24 år.

#### **III.4. Trinvis adgang til at erhverve kørekort til biler**

- (79) For at åbne mulighed for at indføre en eller form for gradvis adgang til erhvervelse af kørekort i fremtidige ændringer af denne lovgivning bør kategori B1 forblive valgfri.
- (80) Det foreliggende forslag bør give medlemsstaterne mulighed for at reducere den administrative gyldighedsperiode for førstegangskørekort til tre år. Det giver mulighed for at træffe særlige foranstaltninger over for begyndere, så de kan opnå større erfaring under særlige forhold.

#### **III.5. Mindstekrav til køreprøvesagkyndige**

##### *Situationen nu*

- (81) Selv om den stadig er ufuldstændig, er EF's harmonisering af kørekortlovgivningen opnået i tilstrækkelig grad til at indførelsen af harmoniserede mindstekrav til køreprøvesagkyndiges kvalifikationer og erfaring må prioriteres højt. Kravene til uddannelse af køreprøvesagkyndige er meget forskellige medlemsstaterne imellem. Eftersom teoriprøven og den praktiske prøve er harmoniseret i detaljer, bliver det nødvendigt at harmonisere mindstekravene til køreprøvesagkyndige for at kunne sammenligne prøveresultaterne for hele EU. Desuden bør køreprøvesagkyndige uddannes hensigtsmæssigt af hensyn til trafiksikkerheden. Efter- og videreuddannelseskurser er nødvendige for at bevare køreprøvesagkyndiges færdigheder og erfaring i et hurtigt skiftende teknisk miljø.

- (82) På baggrund af den beskrevne gradvise udvikling inden for harmonisering af kørekortreglerne bør der indføres mindstekrav tilkøreprøvesagkyndiges grunduddannelse samt krav om jævnlige genopfriskningskurser. Samtidig må der sættes grundbetingelser for adgangen til erhvervet som køreprøvesagkyndig.

*Forslag (nyt bilag IV til direktiv 91/439/EØF)*

- (83) Køreprøvesagkyndige skal altid have et gyldigt kørekort til den kategori, de er køreprøvesagkyndige for. Derudover skal de have gennemgået en grunduddannelse og have pligt til at deltage i periodisk efteruddannelse.
- (84) De køreprøvesagkyndige skal uddannes bredt i grundlæggende emner og erhverve en grundkvalifikation, før de får ret til at eksaminere. Der indføres gradvis adgang til erhvervelse af retten til at eksaminere i forskellige kategorier: Først eksaminerer den køreprøvesagkyndige aspiranter til kategori B (som udgør 90% af alle køreprøver); og først efter at have opnået erfaring ved disse prøver og efter at have gennemført yderligere uddannelse for andre kategorier, kan de eksaminere aspiranter i andre kategorier.

#### **IV. FORSKELLIGT**

##### **IV.1. Evaluering (artikel 15)**

- (85) Fem år efter fristen for gennemførelse af direktivet i national ret evalueres de nye regler med kategoridefinitioner (og alderskrav) og deres virkninger for færdselssikkerheden. Samtidig vurderes det, om der bør indføres gradvis adgang til erhvervelse af kørekort til kategori B, herunder også kategori B1.

##### **IV.2. Tilpasninger af EF-modellen (bilag I)**

- (86) Kategori AM, A1, A2 og A indføres på alle modeller, som udstedes efter, at ændringen af direktiv 91/439/EØF er trådt i kraft (EF-modellens layout).

##### **IV.3. Prøvekøretøjer (bilag II)**

- (87) Der må defineres nye prøvekøretøjer for motorcykler, da definitionerne af motorcykelkategorierne er ændret (se punkt III.2.).

#### **V. NÆRHEDSPRINCIPPET**

- (88) Fællesskabet er allerede kompetent inden for kørekort i henhold til Rådets direktiv 91/439/EØF, som ophæver det første direktiv om kørekort, direktiv 80/1263/EØF. De ændringer, som er beskrevet i det foregående, falder inden for de kompetencer, der er overdraget til Fællesskabet i medfør af EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra c). I henhold til denne bestemmelse, skal Europa-Parlamentet og Rådet ved hjælp af den fælles beslutningsprocedure vedtage foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden.
- (89) De foreslåede ændringer sigter i vidt omfang mod at forbedre trafiksikkerheden som et aspekt af transportsikkerheden. De vil forbedre den generelle europæiske standard inden for kørekortrelaterede sikkerhedsaspekter ved hjælp af en harmonisering af

kørekortlovgivningen. Desuden har et stort antal af de foreslåede foranstaltninger til formål at øge den fri bevægelighed for kørekortindehavere, som omfatter en stor del af de europæiske borgere. Dette ligger på linje med målene fra "Lissabondagsordenen". Dertil kommer, at EF-Domstolens afgørelser fremhæver de virkninger, som kørekortreglerne kan have for borgernes frie bevægelighed, en af unionstraktatens centrale friheder.

- (90) De foreslåede foranstaltninger vil indirekte øge transportsikkerheden gennem EF-modellens forstærkede beskyttelse mod forfalskning, den valgfrie indførelse af mikrochip på kortet og afskaffelsen af papirmodellen for EF-kørekort.
- (91) Målene for de foreslåede foranstaltninger kan ikke i tilstrækkelig grad realiseres af medlemsstaterne hver for sig. De nationale systemer for udstedelse af kørekort er vidt forskellige og tager i særdeleshed ikke hensyn til aspekter vedrørende fri bevægelighed og etableringsfrihed. Også dette har EF-Domstolen klart fremhævet.

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV .../.../EF**

af [...]

**om kørekort****(omarbejdet udgave)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~71~~ ~~75~~,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>3</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

↓ 91/439/EØF betragtning 1  
(tilpasset)

~~Som led i den fælles transportpolitik og med henblik på at bidrage til at forbedre færdselssikkerheden på vejene samt for at øge bevægeligheden for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, hvor de har bestået en køreprøve, er det ønskeligt, at der findes et nationalt kørekort efter en EF-model, som medlemsstaterne anerkender gensidigt, og som ikke skal ombyttes;~~

↓ 91/439/EØF betragtning 2  
(tilpasset)

~~et første skridt i den retning var udstedelsen af Rådets første direktiv 80/1263/EØF af 4. december 1980 om indførelse af et EF kørekort<sup>4</sup>, som foreskriver en EF-model for~~

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

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

<sup>3</sup> EUT C

<sup>4</sup> ~~EFTL 375 af 31.12.1980, s. 1.~~

~~nationale kørekort, medlemsstaternes gensidige anerkendelse af nationale kørekort og ombytning af kørekort for indehavere, som skifter bopæl eller arbejdssted fra en medlemsstat til en anden; disse fremskridt bør følges op; disse fremskridt bør følges op;~~

---

↓ 91/439/EØF betragtning 3  
(tilpasset)

~~EF-modellen for nationale kørekort, der er indført ved direktiv 80/1263/EØF, bør tilpasses, blandt andet for at tage hensyn til harmoniseringen af kategorierne og underkategorierne af køretøjer og for at gøre det lettere at forstå kørekortene såvel i som uden for Fællesskabet;~~

---

↓ nyt

- (1) Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort<sup>5</sup> er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) Trods fremskridt med harmonisering af kørekortreglerne udviser medlemsstaternes lovgivning stadig elementære forskelle, hvor der er behov for yderligere harmonisering, hvis Fællesskabets politik skal realiseres. Kørekortreglerne er nødvendige for at gennemføre den fælles transportpolitik, for at forbedre trafiksikkerheden på vejene og for at fremme bevægeligheden for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, der har udstedt deres kørekort. De individuelle transportmidlers store udbredelse betyder, at det vil fremme borgernes frie bevægelighed, hvis de er i besiddelse af et kørekort, som værtsstaten godkender.
- (3) Medlemsstaterne har efter direktiv 91/439/EØF mulighed for at fastsætte nationale bestemmelser om gyldighedsperioden, og det betyder, at der samtidig gælder forskellige regler i forskellige medlemsstater, og at der nu er over 80 forskellige gyldige kørekortmodeller i omløb i medlemsstaterne. Det gør forholdene uigennemskuelige for borgerne, ordensmagten og de administrationer, der har ansvaret for at forvalte kørekortene, og det fører til forfalskning af dokumenter, der kan være flere årtier gamle. Derfor bør reglerne om gyldighedsperioden for kørekort, der udstedes eller fornyes fra dette direktivs anvendelsesdato, nu harmoniseres.
- (4) Ved at indføre en administrativ gyldighedsperiode opnår man, at kørekortene jævnligt skal fornyes, hvad der giver mulighed for i forbindelse med den periodiske fornyelse dels at tage den nyeste teknik til bekæmpelse af forfalskning i brug, dels at gennemføre lægeundersøgelser eller andre foranstaltninger, som medlemsstaterne foreskriver, som f.eks. kurser med henblik på ajourføring af teoretiske kundskaber eller praktiske færdigheder.
- (5) Medlemsstaterne kan stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at minimumsnormerne for den fysiske og psykiske egnethed til at føre motorkøretøj overholdes. Af

---

<sup>5</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15.7.2003 (EFT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

hensyn til gennemskueligheden bør sådanne lægeundersøgelser, når de er obligatoriske, tidsmæssigt falde sammen med kørekortfornyelsen; lægeundersøgelse hyppighed bør således være bestemt af kørekortets gyldighedsperiode.

- (6) Det bør kontrolleres ved en lægeundersøgelse på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum efter de nationale lovregler, om førere af visse kategorier af køretøjer til person- eller godstransport opfylder minimumsnormerne for fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj; det er nødvendigt at harmonisere hyppigheden af disse lægeundersøgelser for at bidrage til realiseringen af arbejdstagernes frie bevægelighed, for at undgå konkurrenceforvriddning og for at tage hensyn til det ansvar, der påhviler førerne af disse køretøjer.
- (7) Hvad angår alderskravene, er det nødvendigt at skærpe princippet om gradvis adgang til at erhverve kørekort til de forskellige kategorier ("gradvis adgang til erhvervelse"). For de forskellige kategorier af tohjulede køretøjer og for de forskellige kategorier af køretøjer til person- eller godstransport bør bestemmelserne om adgang til erhvervelse af de forskellige kategorier af kørekort i højere grad differentieres. Kategori B1 bør stadig være valgfri med mulighed for undtagelse fra alderskravet, således at der bliver mulighed for senere at indføre gradvis adgang til erhvervelse for denne kategori.
- (8) Kategorierne bør harmoniseres for at styrke princippet om gradvis adgang til erhvervelse.
- (9) Både for de nye og for de eksisterende kategorier bør definitionerne i højere grad afspejle de pågældende køretøjers tekniske egenskaber og den nødvendige beherskelse af køretøjerne.
- (10) Formålet med at indføre en kørekortkategori for knallerter er navnlig at øge færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

---

↓ 91/439/EØF betragtning 4  
(tilpasset)

- (11) Af hensyn til færdselssikkerheden er det  således  nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort.

---

↓ 91/439/EØF betragtning 5  
(tilpasset)

~~det fastsættes i artikel 3 i direktiv 80/1263/EØF, at der skal vedtages endelige bestemmelser, der tager sigte på, at de i denne artikel omhandlede køretøjskategorier skal være almindeligt gældende i Fællesskabet uden mulighed for undtagelser, hvilket også skal gælde for vilkårene for kørekorts gyldighed;~~



---

↓ 91/439/EØF betragtning 6  
(tilpasset)

~~der bør være mulighed for at underopdele de nævnte køretøjskategorier for især at fremme en gradvis adgang til at føre disse køretøjer af hensyn til færdselssikkerheden og for at tage hensyn til den nuværende situation i de forskellige medlemsstater;~~

---

↓ 91/439/EØF betragtning 7

(12) Der skal vedtages særlige bestemmelser med henblik på at lette fysisk handicappedes adgang til at føre et køretøj.

---

↓ 91/439/EØF betragtning 8  
(tilpasset)

~~artikel 10 i direktiv 80/1263/EØF foreskriver en mere gennemgribende harmonisering af normerne for de prøver, som føreren skal bestå, og for udstedelse af kørekort; med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, og køreprøven skal udformes i overensstemmelse hermed, og minimumsnormerne for den fysiske og psykiske egnethed til at føre sådanne køretøjer skal defineres på ny;~~

---

↓ 91/439/EØF betragtning 9  
(tilpasset)

~~bestemmelserne i artikel 8 i direktiv 80/1263/EØF, særlig den tvungne ombytning af kørekortet inden et år i tilfælde af bopælsændring, er en hindring for den frie bevægelighed for personer og kan ikke accepteres i betragtning af de fremskridt, der er nået inden for rammerne af den europæiske integration;~~

---

↓ 91/439/EØF betragtning 10

(13) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til vejtrafikken og færdselssikkerheden kunne anvende de nationale forskrifter for inddragelse, suspension og annulation af kørekortet på indehaveren af et kørekort, som har erhvervet sin sædvanlige bopæl på deres område.

---

↓ nyt

(14) Den kørekortmodel, der er fastlagt i direktiv 91/439/EØF bør afløses af en enhedsmodel i form af et plastikkort. Denne kørekortmodel må samtidig tilpasses, fordi der indføres en ny kørekortkategori for knallerter.

(15) Indførelse af en valgfri mikroprocessor i kørekortmodellen af form som et kreditkort skal give medlemsstaterne mulighed for at forbedre beskyttelsen mod forfalskninger

yderligere. De tekniske krav til mikroprocessoren fastsættes af Kommissionen med bistand fra Kørekortudvalget.

- (16) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disse kundskaber og færdigheder, muliggøre en mere objektiv bedømmelse af aspiranter til kørekort, nå frem til mere harmoniserede køreprøver og styrke det generelle princip om gensidig anerkendelse af kørekort.
- (17) Kommissionen bør kunne foretage en tilpasning af bilag I til IV til den tekniske udvikling.
- (18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>6</sup>.
- (19) Målene for foranstaltningen kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af deres omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (20) Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes pligt til at overholde fristerne for gennemførelse i national ret og anvendelse af de direktiver, der er opført i bilag V, del B -

↓ 91/439/EØF (tilpasset)  
→<sub>1</sub> 96/47/EF artikel 1, nr. 1  
→<sub>2</sub> 94/72/EF artikel 1

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### Artikel 1

#### ⊠ Kørekortmodel ⊠

1. I overensstemmelse med dette direktiv indfører medlemsstaterne nationale kørekort, som svarer til den EF-model, der er afbildet i bilag I →<sub>1</sub> eller Ia ←. →<sub>2</sub> Republikken Finland og Kongeriget Sverige kan dog fortsat udstede kørekort efter deres nuværende model indtil den 31. december 1997. ←

↓ nyt

2. Medlemsstaterne har ret til at udstyre de kørekort, de udsteder, med en mikroprocessor, når Kommissionen har fastsat de tekniske krav hertil efter proceduren i artikel 10. Kommissionen sørger for, at de tekniske krav til

<sup>6</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

mikroprocessorer til indsættelse i kørekort omfatter krav om en EF-typegodkendelse, der først må udstedes, når det er påvist, at de kan modstå forsøg på at manipulere eller ændre dataindholdet. Mikroprocessoren må kun indeholde kørekortets data, og det må kun have funktioner, der er direkte relevante for kørekortet.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

## ☒ Artikel 2

### Gensidig anerkendelse ☒

2. De kørekort, som medlemsstaterne udsteder, anerkendes gensidigt.

~~3. Når indehaveren af et gyldigt kørekort erhverver sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, kan værtsmedlemsstaten lade sine nationale bestemmelser med hensyn til gyldighedsperiode, lægekontrol og fiskale forhold finde anvendelse på den pågældende person og kan påføre kørekortet sådanne påtegninger, som er nødvendige af administrative hensyn.~~

---

↓ 91/439/EØF artikel 2 (tilpasset)

## Artikel 3

### ☒ Forholdsregler mod forfalskning ☒

---

↓ 91/439/EØF  
⇒ nyt

1. Nationalitetsbetegnelsen for den medlemsstat, der har udstedt et kørekort, skal fremgå af mærket på side 1 i modellen til EF-kørekortet.
2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til at undgå risiko for, at kørekort forfalskes ⇒, også for kørekort af ældre modeller, udstedt inden dette direktivs ikrafttræden. De underretter Kommissionen herom ⇐.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)  
→<sub>1</sub> 96/47/EF artikel 1, nr. 1

~~3. Med samtykke fra Kommissionen kan medlemsstaterne tilpasse modellen i bilag I →<sub>1</sub> eller Ia ← i det omfang, edb-behandling af kørekort gør det påkrævet.~~

---

↓ 96/47/EF artikel 1, nr. 2  
(tilpasset)

~~4. Med forbehold af de bestemmelser, som Rådet vedtager på området, må de modeller, som er beskrevet i bilag I og Ia, ikke indeholde elektroniske edb-anordninger.~~

---

↓ 91/439/EØF artikel 3 (tilpasset)

#### Artikel 4

⊗ Kategorier ⊗

---

↓ 91/439/EØF

1. Det i artikel 1 omhandlede kørekort giver ret til at føre følgende kategorier af køretøjer:
- 

↓ nyt

##### Kategori AM:

- knallerter, dvs. to- eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er over 6 og højst 45 kilometer i timen, og hvis motor har et slagvolumen på højst 50 cm<sup>3</sup>, når det er en forbrændingsmotor, eller en maksimal kontinuerlig nominal effekt på højst 4 kW, når det er en elmotor, eller, for så vidt angår trehjulede knallerter, hvis motors maksimale nettoeffekt ikke overstiger 4 kW, når det er en anden forbrændingsmotor;

##### kategori A1:

- lette motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm<sup>3</sup>, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på under 0,1 kW/kg;

##### kategori A2:

- motorcykler, med eller uden sidevogn, med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på under 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte maksimale effekt; sådanne motorcykler kan have en sidevogn påkoblet;
- 

↓ 91/439/EØF

##### kategori A:

- motorcykler, med eller uden sidevogn

---

↓ nyt

kategori B1:

- trehjulede motorcykler og quadricykler med motor
- 

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

kategori B:

- biler med tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, som befordrer højst otte personer ~~med højst otte siddepladser~~ foruden førerens ~~plads~~; til sådanne biler kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg
- 

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

- ~~- enhed bestående af et trækkende køretøj af kategori B og et påhængskøretøj med samlet tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg og med en tilladt totalmasse for påhængskøretøjet, der ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse~~
- 

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

kategori B+E:

- enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og et påhængskøretøj ⇒ med en tilladt totalmasse på over 750 kg ⇐ ~~men som ikke henhører under kategori B~~
- 

↓ nyt

kategori C1:

- biler, der anvendes til transport af gods, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 6 000 kg, og som befordrer højst otte personer foruden føreren; til biler, som et kørekort til kategori C1 giver førerret til, kan kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på højst 750 kg

kategori C1+E:

- enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C1 og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at den tilladte totalmasse for hele vogntoget ikke må overstige 12 000 kg, og påhængs- eller sættevognens tilladte totalmasse ikke må være større end det trækkende køretøjs egenmasse

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ nyt

kategori C:

- biler, ⇒ der anvendes til transport af gods ⇐, ~~bortset fra de under D nævnte,~~ med tilladt totalmasse på over 3 500 kg ⇒, og som beforder højst otte personer foruden føreren ⇐; til ~~en sådan bil~~ ☒ biler, som et kørekort til kategori C giver førerret til, ☒ kan der kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

---

↓ 91/439/EØF

⇒ nyt

kategori C+E:

- enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori C og ~~et påhængskøretøj~~ ⇒ en påhængs- eller sættevogn ⇐ med tilladt totalmasse på over 750 kg

---

↓ nyt

kategori D1:

- biler, der anvendes til befording af højst 16 personer foruden føreren og er højst 7 m lange; til biler, som et kørekort til kategori D1 giver førerret til, må der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

kategori D1+E:

- enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at den tilladte totalmasse for hele vogntoget ikke må overstige 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke må overstige det trækkende køretøjs egenmasse;

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

kategori D:

- biler ~~med over otte siddepladser foruden førerens plads~~ ⇒, der anvendes til befording af over otte personer foruden føreren ⇐; til ~~en sådan bil~~ ☒ biler, som et kørekort til kategori D giver førerret til, ☒ må der kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

---

↓ 91/439/EØF

kategori D+E:

- enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg.

---

↓ nyt

Påhængskøretøjer må ikke bruges til personbefordring.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~2. Inden for kategori A, B, B+E, C, C+E, D og D+E kan der udstedes et særligt kørekort, som giver ret til at føre køretøjer af følgende underkategorier:~~

~~underkategori A1:~~

- ~~let motorecykel med et maksimalt slagvolumen på 125 cm<sup>3</sup> og en maksimal effekt på 11 kW~~

~~underkategori B1:~~

- ~~trehjulet og firehjulet cykel med motor~~

~~underkategori C1:~~

- ~~bil med tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg, bortset fra de under D nævnte; til en sådan bil kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg~~

~~underkategori C1+E:~~

- ~~enhed af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af underkategori C1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, forudsat at den tilladte totalmasse for den således dannede enhed er på højst 12 000 kg og den tilladte totalmasse for påhængskøretøjet ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse~~

~~underkategori D1:~~

- ~~bil med over otte, men ikke over 16 siddepladser foruden førerens plads; til en sådan bil kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg~~

~~underkategori D1+E:~~

- ~~enhed af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af underkategori D1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, forudsat at~~

~~den tilladte totalmasse for den således dannede enhed er på højst 12 000 kg og den tilladte totalmasse for påhængskøretøjet ikke overstiger det trækkende køretøjs egenmasse~~

~~påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring.~~

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

☒ 2 ☒ 3. I denne artikel ☒ dette direktiv forstås ved ☒:

☒ a) ☒- "motorkøretøj": ethvert køretøj, som er forsynet med motor som drivkraft, og som kan køre på vej ved egen kraft, men som ikke løber på skinner

↓ nyt

b) "knallert": ikke lette quadricykler og ikke pedalcykler, som er udstyret med en elektrisk hjælpemotor

c) "trehjulet motorcykel": et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul og med en motor, hvis slagvolumen er over 50 cm<sup>3</sup>, når det er en forbrændingsmotor, og/eller med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 45 kilometer i timen

d) "quadricykel": et andet køretøj end en let quadricykel med en egenmasse på ikke over 400 kg (550 kg for køretøjer til transport af gods), heri ikke medregnet batteriernes masse ved elektrisk drevne køretøjer, og med en maksimal nettomotoreffekt på højst 15 kW

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

→<sub>1</sub> 97/26/EF artikel 1, nr. 1

~~"trehjulet motorecykel" og "quadricykel": ethvert køretøj med henholdsvis tre eller fire hjul af kategori B, hvis konstruktivt bestemte maksimalhastighed er over →<sub>1</sub> 45 km/h, ← eller som er forsynet med en forbrændingsmotor med styret tænding med slagvolumen over 50 cm<sup>3</sup>, eller som er forsynet med en anden motor med tilsvarende effekt. Egenmassen må ikke overstige 550 kg. Ved beregning af egenmassen for elektrisk drevne køretøjer tages batteriernes masse ikke i betragtning.~~

~~Medlemsstaterne kan fastsætte lavere normer med hensyn til egenmasse og tilføje andre vedrørende f.eks. maksimal slagvolumen og effekt~~

↓ nyt

e) "motorcykel": ethvert køretøj på to hjul, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed overstiger 45 km i timen; eller, såfremt køretøjet er forsynet med en forbrændingsmotor som drivkraft, hvis slagvolumen er over 50 cm<sup>3</sup>. Sidevogne sidestilles med denne type køretøj



---

↓ 97/26/EF artikel 1, nr. 1  
(tilpasset)

~~»motorcykel«: ethvert køretøj på to hjul med eller uden sidevogn, forsynet med en motor med slagvolumen over 50 cm<sup>3</sup>, hvis der er tale om intern forbrænding, og/eller en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 45 km/h.~~

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

- f) ~~☒~~ "bil": motorkøretøj, bortset fra motorcykel, der normalt er indrettet til at benyttes til person- eller godsbefordring på vej eller til at trække køretøjer til person- eller godsbefordring på vej. Definitionen omfatter trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning, og som ikke løber på skinner. Den omfatter ikke land- og skovbrugstraktorer
- g) ~~☒~~ "land- og skovbrugstraktor": ethvert motorkøretøj på hjul eller bælder, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godsbefordring på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godsbefordring.

---

↓ nyt

3. Kategori B1 er valgfri.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~4. Medlemsstaterne kan efter samråd med Kommissionen fastsætte lavere hastigheder end de i stk. 3, andet og tredje led, angivne, såfremt det anføres på kørekortet.~~

~~5. For så vidt angår underkategori A1 kan medlemsstaterne fastsætte strengere supplerende normer.~~

4. ~~☒~~ ~~6.~~ Medlemsstaterne kan med Kommissionens samtykke undtage visse særlige typer motorkøretøjer, som f.eks. specialkøretøjer til handicappede, fra anvendelsen af denne artikel.

---

↓ 91/439/EØF artikel 4 (tilpasset)

*Artikel 5*

*⊗Vilkår - Begrænsninger ⊗*

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

1. Kørekortet skal bære påtegning om, på hvilke vilkår dets indehaver må køre.
  2. Når kørsel på grund af fysiske handicap kun må ske i særlige typer køretøjer eller i særlige indrettede køretøjer, skal den i artikel 7 ⊗ 8 ⊗ omhandlede prøve til kontrol af færdigheder og adfærd foregå i et sådant køretøj.
- 

↓ 91/439/EØF artikel 5 (tilpasset)

*Artikel 6*

*⊗Ækvivalens mellem kategorier ⊗*

---

↓ 91/439/EØF

1. For udstedelse af kørekort gælder følgende betingelser:
    - a) Kørekort til kategori C og D kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B.
    - b) Kørekort til kategori B+E, C+E og D+E kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til henholdsvis kategori B, C og D.
  2. Gyldigheden af et kørekort fastsættes således:
    - a) Det til kategori C+E eller D+E gyldige kørekort giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer i kategori B+E.
    - b) Det til kategori C+E gyldige kørekort giver ret til at føre køretøj i kategori D+E, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D.
- 

↓ nyt

- c) Et kørekort, der er gyldigt til kategori C1 eller C1+E, giver førerret til køretøjer i henholdsvis kategori D1 og D1+E, hvis indehaveren er mindst 21 år.
- d) Et kørekort, der er gyldigt til kategori D1 eller D1+E, giver førerret til køretøjer i henholdsvis kategori C1 og C1+E.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)  
⇒ nyt

3. Medlemsstaterne kan fastsætte følgende ækvivalensregler for så vidt angår kørsel på deres eget område:
- a) Kørekort til kategori A og A1 kan ligeledes give ret til at føre trehjulede motorcykler og quadricykler.
  - b) Kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre lette motorcykler.
4. Efter samråd med Kommissionen kan medlemsstaterne på deres område tillade kørsel med:
- a) køretøjer af kategori D1 (med ~~højest 16 siddepladser foruden førerens plads og~~ en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, heri ikke iberegnet specialiseret udstyr bestemt til transport af handicappede) for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at kørslen finder sted i socialt øjemed for en ikke-kommerciel organisation, og uden at føreren modtager vederlag herfor
  - b) køretøjer med tilladt totalmasse på over 3 500 kg for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at køretøjerne hovedsagelig anvendes stationært til instruktions- eller rekreativ formål, anvendes i socialt øjemed af en ikke-kommerciel organisation, er ændret således, at de ikke kan tjene til transport af mere end ni personer eller til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige for det relevante formål.

---

↓ 91/439/EØF artikel 6 (tilpasset)

*Artikel 7*

⊗ *Alderskrav* ⊗

---

↓ 91/439/EØF

1. For udstedelse af kørekort gælder følgende alderskrav:
- a) 16 år:

---

↓ nyt

– for kategori AM:

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

- for ~~under~~ kategori A1
- for ~~under~~ kategori B1

---

↓ 91/439/EØF

b) 18 år:

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

- for kategori A ⇒ 2 ⇐; ~~ret til at føre motorecykel med effekt på over 25 kW og med et forhold mellem effekt og vægt på over 0,16 kW/kg (eller motorecykel med sidevogn med et forhold mellem effekt og vægt på over 0,16 kW/kg) er dog betinget af, at vedkommende person har mindst to års erfaring som fører af motorecykel med lavere specifikationer på grundlag af et kategori A-kørekort. Dette krav kan dog frafalde, hvis ansøgeren er fyldt 21 år, og hvis der består en særlige prøve til kontrol af færdigheder og adfærd~~

---

↓ 91/439/EØF

- for kategori B og B+E

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

- ~~for kategori C og C+E samt underkategori C1 og C1+E, jf. dog bestemmelserne om kørsel med sådanne køretøjer i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport<sup>7</sup>;~~

---

↓ nyt

- for kategori C1 og C1+E, jf. dog bestemmelserne om kørsel med sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF<sup>8</sup>;

---

<sup>7</sup> ~~EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.~~

<sup>8</sup> EFT L 226 af 10.9.2003, s. 4.

---

↓ 91/439/EØF

c) 21 år:

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~for kategori D, D+E samt underkategori D 1, D 1+E, jf. dog bestemmelserne om kørsel med sådanne køretøjer i forordning (EØF) nr. 3820/85.~~

---

↓ nyt

- for kategori A, hvis aspiranten har mindst tre års erfaring som fører af motorcykel med A2-kørekort og har bestået en særlig praktisk prøve for kategori A, jf. artikel 8, stk. 1, litra d)
- for kategori C, C+E, D1 og D1+E, jf. dog bestemmelserne om kørsel med sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF

d) 24 år:

- for kategori A
- for kategori D og D+E, jf. dog bestemmelserne om kørsel med sådanne køretøjer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

2. Medlemsstaterne kan gøre undtagelse fra ~~de~~ ~~alderskrav~~ og udstede kørekort for disse kategorier til personer, der er fyldt 17 år, ~~med undtagelse af bestemmelserne for kategori A, i stk. 1, litra b), første led, sidste punktum.~~ ⇒ og fra alderskravet for kategori B1 og kun udstede kørekort for denne kategori til personer, der er fyldt 18 år. Medlemsstaterne kan nægte at anerkende gyldigheden på deres område af et kørekort til kategori B og B1, hvis indehaver ikke er fyldt 18 år ⇐ .

---

↓ nyt

Medlemsstaterne kan gøre undtagelse fra alderskravet for kategori AM og udstede kørekort for denne kategori til personer, der er fyldt 14 år. Medlemsstaterne kan nægte at anerkende gyldigheden på deres område af et kørekort til kategori AM, hvis indehaver ikke er fyldt 16 år.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~3. Medlemsstaterne kan på deres område nægte at anerkende gyldigheden af et kørekort, hvis indehaver ikke er fyldt 18 år.~~

---

↓ 91/439/EØF artikel 7 (tilpasset)

### Artikel 8

#### ⊗ Udstedelse – Gyldighedsperiode - Fornyelse ⊗

1. Udstedelse af kørekort er ~~ligeledes~~ betinget af:

---

↓ 91/439/EØF

a) at ansøgeren består en prøve til kontrol af færdigheder og adfærd samt en kundskabsprøve og opfylder de lægelige minimumskrav, jf. bilag II og III

---

↓ nyt

b) at ansøgere om kørekort til kategori AM består en prøve til kontrol af kundskaber alene; medlemsstaterne kan gøre deres egen udstedelse af kørekort til kategori AM betinget af, at ansøgeren består en prøve til kontrol af færdigheder og adfærd og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse

c) at ansøgere om kørekort til kategori A2, der har mindst to års erfaring som fører af motorcykel med A1-kørekort, alene består en prøve til kontrol af færdigheder og adfærd

d) at ansøgere om kørekort til kategori A, der har mindst tre års erfaring som fører af motorcykel med A2- kørekort, alene består en prøve til kontrol af færdigheder og adfærd; denne prøve kan begrænses til kun at omfatte den del, der består af kørsel i trafikken, idet der lægges særlig vægt på kørsel uden for byområder

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⊗ e ⊗ ⊗) at den pågældende har sædvanlig bopæl eller forelægger bevis for i mindst seks måneder at have været studerende i den medlemsstat, der udsteder kørekortet.

~~2. Med forbehold af de bestemmelser, som Rådet vedtager herom, bevarer hver medlemsstat retten til efter nationale kriterier at fastsætte gyldighedsperioden for de kørekort, som den udsteder.~~

~~3. Medlemsstaterne kan med Kommissionens samtykke fravige bestemmelserne i bilag III, når disse fravigelser er forenelige med udviklingen i lægevidenskaben og med de i dette bilag fastlagte principper.~~

---

↓ nyt

2. Fra den [dato fastsat i artikel 17, stk. 2] har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 et B+E, en administrativ gyldighedsperiode på ti år. Kørekort til disse kategorier, der udstedes til personer, der er fyldt 65 år, har en gyldighed på fem år. Medlemsstaterne kan begrænse gyldighedsperioden for det første kørekort, der udstedes til nye førere til kategori A og B, til tre år med henblik på at kunne træffe særlige foranstaltninger over for disse førere for at øge deres trafiksikkerhed.

Fra den [dato fastsat i artikel 17, stk. 2], har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, en gyldighedsperiode på fem år. Kørekort i disse kategorier har en gyldighedsperiode på ét år, når de udstedes til personer, der er fyldt 65 år.

Når et kørekort, der er udstedt inden direktivets ikrafttræden, skal fornyes ved udløbet af gyldighedsperioden g, finder den gyldighedsperiode, der er fastsat i første og andet afsnit, anvendelse ved fornyelsen.

3. Fornyelse af et kørekort ved udløbet af gyldighedsperioden er betinget af:

a) at det kontrolleres, at mindstekravene til den fysiske og psykiske egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, når der er tale om kørekort til kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E

b) at den pågældende har sædvanlig bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at være studerende dér uden at være forpligtet til at opholde sig der i mindst seks måneder.

Ved fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, B, B1 et B+E kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene til den fysiske og psykiske egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt.

---

↓ 91/439/EØF

4. Med forbehold af de nationale straffelove og -bestemmelser kan medlemsstaterne efter høring af Kommissionen ved udstedelsen af kørekort anvende deres nationale regler vedrørende andre betingelser end de i dette direktiv omhandlede.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

5. Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort ~~udstedt af en medlemsstat.~~  
⇒ Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre sig, at ansøgere om kørekort eller fornyelse af kørekort ikke i forvejen har et kørekort, der

enten er gyldigt eller inddraget af myndighederne i en anden medlemsstat. De sikrer sig endvidere, at myndighederne i en medlemsstat ikke har nedlagt forbud mod, at der udstedes kørekort til ansøgeren. ⇐

---

↓ 97/26/EF artikel 1, nr. 2  
(tilpasset)  
⇒ nyt

Artikel ~~7a~~ ☒ 9

Udvalg ☒

~~1. Der foretages en underopdeling af de harmoniserede fællesskabskoder i bilag I og Ia efter proceduren i artikel 7b, særlig for kode 04, 05, 44 og 55.~~

~~Samme procedure følges, når det skal afgøres, om anvendelsen af visse underopdelte fællesskabskoder i givet fald skal være obligatorisk.~~

~~2. De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse den del af bilag I og Ia, der vedrører de harmoniserede koder, og bilag ☐ I-IV, ☐ II, og III til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel ☒ 10 ☒.~~

---

↓ 1882/2003 artikel 3 og bilag III,  
punkt 24 (tilpasset)

Artikel ~~7b~~ ☒ 10

Udvalgsprocedure ☒

↓ 1882/2003 artikel 3 og bilag III,  
punkt 24

1. Kommissionen bistås af "kørekortudvalget", i det følgende benævnt "udvalget".
2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.  
Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.



---

↓ nyt

## Artikel 11

### Køreprøvesagkyndige

Fra dette direktivs ikrafttræden skal køreprøvesagkyndige opfylde mindstekravene i bilag IV. Køreprøvesagkyndige, der arbejder som sådanne inden [datoen fastsat i artikel 17, stk. 2] skal ikke gennemgå grunduddannelsen i det nævnte bilags punkt 2.

---

↓ 91/439/EØF artikel 8 (tilpasset)

## Artikel 12

### ⊗ Forskellige bestemmelser om anerkendelse af kørekort ⊗

---

↓ 91/439/EØF

1. Når indehaveren af et gyldigt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan han anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort; den medlemsstat, der foretager ombytningen, skal om fornødent kontrollere, at det hidtidige kørekort er gyldigt.
2. Med forbehold af overholdelsen af territorialprincippet i straffelove og -bestemmelser kan bopælsmedlemsstaten på indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, anvende sine nationale bestemmelser vedrørende begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten og om nødvendigt med henblik herpå ombytte dette kørekort.
3. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, tilbagesender det gamle kørekort til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, med oplysning om årsagen hertil.
4. En medlemsstat kan for en person, der på dens område er omfattet af en af de foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 2, nægte at anerkende gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til denne person.

En medlemsstat kan endog nægte at udstede et kørekort til en ansøger, som er omfattet af en sådan foranstaltning i en anden medlemsstat.

5. Hvis et kørekort er gået tabt eller er blevet stjålet, kan et andet udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren har sædvanlig bopæl; disse foretager udstedelsen på grundlag af de oplysninger, som de ligger inde med, eller eventuelt på grundlag af en attestation fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har udstedt det oprindelige kørekort.

6. Når en medlemsstat ombytter et kørekort udstedt af et tredjeland med et kørekort efter EF-modellen, skal der i sidstnævnte kørekort ske en påtegning herom samt om enhver senere fornyelse eller ombytning heraf.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

⇒ nyt

Ombytning kan kun ske, hvis det kørekort, der er udstedt af et tredjeland, afleveres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der foretager ombytningen. Hvis indehaveren af et sådant kørekort flytter til en anden medlemsstat, kan denne anden medlemsstat undlade at anvende ⇒ princippet om gensidig anerkendelse, jf. ⇐ artikel ☒ 2 ☒ .

---

↓ 91/439/EØF artikel 9 (tilpasset)

### *Artikel 13*

☒ Sædvanlig bopæl ☒

---

↓ 91/439/EØF

I dette direktiv forstås ved «sædvanlig bopæl» det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervsmæssige tilknytning, eller når der er tale om en person uden erhvervsmæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.

Den sædvanlige bopæl for en person, hvis personlige tilknytning findes et andet sted end den erhvervsmæssige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det sted, hvortil den pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Sidstnævnte betingelse kræves ikke opfyldt, hvis personen opholder sig i en anden medlemsstat med henblik på at udføre et tidsbegrænset hverv. Optagelse på en undervisningsinstitution indebærer ikke en ændring af den sædvanlige bopæl.

---

↓ 91/439/EØF artikel 10  
(tilpasset)

#### Artikel 14

⊗Ækvivalensregler for kørekort, der ikke følger EF-modellen ⊗

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

Efter samtykke fra Kommissionen fastlægger medlemsstaterne reglerne for ækvivalens mellem de kategorier af kørekort, som er udstedt inden dette direktivs iværksættelse, og de i artikel ⊗ 4 ⊗ definerede kategorier.

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)  
⇒ nyt

Efter ⇒ høring af ⇐ ~~samtykke fra~~ Kommissionen kan medlemsstaterne i deres nationale lovgivninger foretage de tilpasninger, der er nødvendige for iværksættelsen af artikel & ⊗ 12 ⊗, stk. 4, 5 og 6.

---

↓ 91/439/EØF artikel 11  
(tilpasset)  
⇒ nyt

#### Artikel 15

⊗Evaluering ⊗

~~Rådet foretager fem år efter direktivets iværksættelse og på forslag af Kommissionen en gennemgang af de nationale bestemmelser om de valgfri underkategorier, som måtte være indført i medfør af artikel 3, med henblik på eventuel harmonisering eller ophævelse af disse.~~  
⇒ senest den [ fem år efter datoen fastsat i artikel 17, stk. 2] en evaluering af fællesskabsbestemmelserne om de i artikel 4 nævnte kategorier og af alderskravene i artikel 7, samt disses konsekvenser for færdselssikkerheden samt en vurdering af muligheden af at indføre gradvis adgang til erhvervelse af kørekort til kategori B, herunder kategori B1. ⇐

---

↓ 91/439/EØF artikel 12 (tilpasset) ⇒ nyt
---

## Artikel 16

### ~~⊗~~ Samarbejde mellem medlemsstaterne ~~⊗~~

~~1. Medlemsstaterne vedtager efter samråd med Kommissionen inden den 1. juli 1994 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at tilpasse sig dette direktiv fra den 1. juli 1996.~~

~~2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.~~

~~3. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv og udveksler om nødvendigt~~ oplysninger om udstedte ⇒ , ombyttede og erstattede ⇐ kørekort.



## Artikel 17

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [to år efter datoen fastsat i artikel 19], de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 1, stk. 2, artikel 3, stk. 2, artikel 4, stk. 1 til 3, artikel 6, stk. 2, litra c) og d), artikel 7, artikel 8, stk. 1 til 3 og 5, artikel 11, artikel 16 til 20 samt bilag II, punkt 5.2, og bilag IV. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.
2. De anvender disse bestemmelser fra den [to år efter datoen fastsat i artikel 17, stk. 1].
3. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.
4. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

---

↓ 91/439/EØF artikel 13 (tilpasset)
--

*Artikel 18*

*☒ Ophævelse ☒*

Direktiv ~~80~~ ☒ 91 ☒ ~~1263~~ ☒ 439 ☒/EF☒ , som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag V, del A, ☒ ophæves ~~fra 1. juli 1996~~ med virkning fra [to år efter datoen fastsat i artikel 17, stk. 1], uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag V, del B, angivne frister for gennemførelse af direktivet i national ret.



Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til dette direktiv og læses ved hjælp af sammenligningstabellen i bilag VI.

*Artikel 19*

*Ikrafttræden*

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

Artikel 1, stk. 1, artikel 2, artikel 3, stk. 1, artikel 4, stk. 4, artikel 5, artikel 6, stk. 1, stk. 2, litra a), og b), samt stk. 3 og 4, artikel 8, stk. 4, artikel 9, artikel 10, artikel 12 til 15 samt bilag I, II og III anvendes fra den [to år efter datoen fastsat i artikel 19].

---

↓ 91/439/EØF artikel 14 (tilpasset)
--

*Artikel 20*

⊠ *Adressater* ⊠

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

[...]

*På Rådets vegne*

*Formand*

[...]

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

## **BILAG I**

### **BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN TIL KØREKORT**

1. ~~EF-kørekortet er lysrødt og ydermålene følgende:~~

~~– højde 106 mm~~

~~– bredde 222 mm~~

2. ~~Kørekortet består af seks sider.~~

~~Side I:~~

~~– den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke~~

~~– angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat er valgfri~~

---

↓ Tiltrædelsesakt A, FIN og S,  
artikel 29 og bilag I, s. 166  
(tilpasset)

~~den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke er følgende:~~

<del>B:</del>	<del>Belgien</del>
<del>DK:</del>	<del>Danmark</del>
<del>D:</del>	<del>Tyskland</del>
<del>GR:</del>	<del>Grækenland</del>
<del>E:</del>	<del>Spanien</del>
<del>F:</del>	<del>Frankrig</del>
<del>IRL:</del>	<del>Irland</del>
<del>I:</del>	<del>Italien</del>
<del>L:</del>	<del>Luxembourg</del>
<del>NL:</del>	<del>Nederlandene</del>
<del>A:</del>	<del>Østrig</del>
<del>P:</del>	<del>Portugal</del>
<del>FIN:</del>	<del>Finland</del>
<del>S:</del>	<del>Sverige</del>
<del>UK:</del>	<del>Det Forenede Kongerige</del>

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~– betegnelsen «kørekort» trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog det anføres efter en passende afstand og med små bogstaver på de øvrige fællesskabssprog~~

~~– angivelsen «EF-model» er trykt på den udstedende medlemsstats sprog~~

~~Side 2:~~

~~1) indehaverens efternavn~~

~~2) indehaverens fornavn~~

~~3) indehaverens fødselsdato og fødested~~

~~4) angivelse af den kompetente myndighed, der udsteder kørekortet (herunder udstedelsesstedet og datoen samt myndighedens stempel)~~

~~5) kørekortets nummer~~

~~6) foto af indehaveren~~

~~7) indehaverens underskrift~~

~~8) bopæl eller postadresse (valgfrit)~~

~~Side 3 og 4: (under)kategorier af køretøjer, udstedelsesdato for (under)kategorien, gyldighedsperioden, myndighedens stempel (eller stempelmærke) og eventuelle supplerende eller restriktive angivelser i kodeform ud for hver (under)kategori.~~

~~En medlemsstat kan undlade at nævne de underkategorier, der ikke er omhandlet i dens nationale lovgivning, på de kørekort, den udsteder.~~

~~De koder, der anvendes på side 4, er følgende:~~

↓ 2000/56/EF artikel 1, nr. 1, og bilag I (tilpasset)

~~– kode 01 à 99:~~

~~harmoniserede fællesskabskoder~~

~~FØRER (lægelige årsager)~~

~~01. Synskorrektion og/eller beskyttelse~~

~~01.01 Brillor~~

~~01.02 Kontaklinse(r)~~

~~01.03 Beskyttelsesbriller~~

~~01.04 Ugennemsigtig linse~~

~~01.05 Øjenklap~~

~~01.06 Brillor eller kontaktlinser~~



~~02. Høreapparat/kommunikationshjælp~~

~~02.01 Høreapparat til det ene øre~~

~~02.02 Høreapparat til begge ører~~

~~03. Arm eller benprotese/ ortese~~

~~03.01 Armprotese/ ortese~~

~~03.02 Benprotese/ ortese~~

~~05. Begrænset kørsel (underkoden skal anvendes, kørsel begrænset af lægelige årsager)~~

~~05.01 Begrænset til kørsel i dagtimer (f.eks. en time efter solopgang til en time før solnedgang)~~

~~05.02 Begrænset til kørsel inden for en radius af... km fra kørekortindehaverens bolig eller kun inden for by/region...~~

~~05.03 Begrænset til kørsel uden passagerer~~

~~05.04 Begrænset til kørsel med en hastighed på højst... km/h~~

~~05.05 Begrænset til kørsel under ledsagelse af en person med kørekort~~

~~05.06 Begrænset til kørsel uden trailer~~

~~05.07 Ingen kørsel på motorvej~~

~~05.08 Ingen alkohol~~

~~KØRETØJSTILPASNINGER~~

~~10. Tilpasset gearkasse~~

~~10.01 Manuelt gear~~

~~10.02 Automatgear~~

~~10.03 Elektronisk styret gear~~

~~10.04 Tilpasset gearstang~~

~~10.05 Begrænset antal gear~~

~~15. Tilpasset kobling~~

~~15.01 Tilpasset koblingspedal~~

~~15.02 Manuel kobling~~

~~15.03 Automatisk kobling~~

~~15.04 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig koblingspedal~~

~~20. Tilpasset bremsemekanisme~~

~~20.01 Tilpasset bremsepedal~~

~~20.02 Større bremsepedal~~

~~20.03 Bremsepedal til venstre fod~~

~~20.04 Bremsepedal til skosål~~

~~20.05 Vippebremsepedal~~

~~20.06 (Tilpasset) manuel driftsbremse~~

~~20.07 Forstærket bremse – maksimal betjeningskraft~~

~~20.08 Nødbremse indbygget i driftsbremse – maksimal betjeningskraft~~

~~20.09 Tilpasset parkeringsbremse~~

~~20.10 Elbetjent parkeringsbremse~~

~~20.11 Tilpasset fodbetjent parkeringsbremse~~

~~20.12 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig bremsepedal~~

~~20.13 Knæbetjent bremse~~

~~20.14 Elbetjent driftsbremse~~

~~25. Tilpasset speedermekanisme~~

~~25.01 Tilpasset gaspedal~~

~~25.02 Gaspedal til skosål~~

~~25.03 Vippegaspedal~~

~~25.04 Manuelt gashåndtag~~

~~25.05 Knæbetjent gashåndtag~~

~~25.06 Servogaspedal/håndtag (elektronisk, pneumatisk osv.)~~

~~25.07 Gaspedal til venstre for bremsepedal~~

~~25.08 Gaspedal til venstre~~

~~25.09 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig gaspedal~~

~~30. Tilpassede kombinerede bremse og speedermekanismer~~

~~30.01 Parallele pedaler~~

~~30.02 Pedaler i (eller næsten i) samme niveau~~

~~30.03 Gas og bremse med glideskinne~~

~~30.04 Gas og bremse med glideskinne og ortese~~

~~30.05 Sammenklappelig/aftagelig gas og bremsepedal~~

~~30.06 Hævet gulv~~

~~30.07 Afskærmning ved siden af bremsepedalen~~

~~30.08 Afskærmning til protese ved siden af bremsepedalen~~

~~30.09 Afskærmning foran gas og bremsepedal~~

~~30.10 Hæl/benstøtte~~

~~30.11 Elbetjent gas og bremse~~

~~35. Tilpassede betjeningsorganer~~

~~(lyskontakter, vinduesvisker/vasker, horn, retningsvisere osv.)~~

~~35.01 Betjeningsorganer kan betjenes uden negativ virkning på styring og håndtering af køretøjet~~

~~35.02 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.)~~

~~35.03 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med venstre hånd~~

~~35.04 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med højre hånd~~

~~35.05 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) og den kombinerede gas/bremse~~

~~40. Tilpasset styring~~

~~40.01 Standard servostyring~~

~~40.02 Forstærket servostyring~~

~~40.03 Styring med reservesystem~~

~~40.04 Forlænget ratstamme~~

~~40.05 Tilpasset rat (større og/eller tykkere rat, rat med mindre diameter osv.)~~

~~40.06 Skråt rat~~

~~40.07 Lodret rat~~

~~40.08 Vandret rat~~

~~40.09 Fodbetjent styring~~

~~40.10 Alternativ tilpasset styring (joystick osv.)~~

~~40.11 Ratknop~~

~~40.12 Håndortese på rattet~~

~~40.13 Med tenodese ortese~~

~~42. Tilpasset (-ede) førerspejl(e)~~

~~42.01 Udvendigt førerspejl i (venstre eller) højre side~~

~~42.02 Udvendigt førerspejl på forskærmen~~

~~42.03 Ekstra indvendigt førerspejl, som giver overblik over trafikken~~

~~42.04 Indvendigt panoramaspejl~~

~~42.05 Indvendigt førerspejl, som dækker den blinde vinkel~~

~~42.06 Elbetjent(e) udvendigt (-ige) førerspejl(e)~~

~~43. Tilpasset førersæde~~

~~43.01 Førersæde med god udsynshøjde i normal afstand fra rat og pedaler~~

~~43.02 Førersæde tilpasset kropsformen~~

~~43.03 Førersæde med sidestøtte for øget siddestabilitet~~

~~43.04 Førersæde med armlæn~~

~~43.05 Forlænget førersæde på glideskinner~~

~~43.06 Tilpasset sikkerhedssele~~

~~43.07 H-type sikkerhedssele~~

~~44. Tilpasning af motoreykel (underkode skal anvendes)~~

~~44.01 Kombineret betjening af begge bremses~~

~~44.02 (Tilpasset) håndbetjent forhjulsbremse~~

~~44.03 (Tilpasset) fodbetjent baghjulsbremse~~

~~44.04 (Tilpasset) gashåndtag~~

~~44.05 (Tilpasset) manuelt gear og manuel kobling~~

~~44.06 (Tilpasset (-ede)) førerspejl(e)~~

~~44.07 (Tilpassede) betjeningsorganer (retningsvisere, bremselys,...)~~

~~44.08 Sædehøjde, som giver føreren mulighed for siddende at have begge fødder på jorden samtidig.~~

~~45. Motoreykel, kun med sidevogn~~

~~50. Begrænset til et bestemt køretøj/stelnummer (køretøjets identifikationsnummer - KIN)~~

~~51. Begrænset til et bestemt køretøj/registreringsnummer (køretøjets registreringsnummer - KRN)~~

## ~~FORVALTNING~~

~~70. Ombyttet kørekort nr.... udstedt af... (for tredjelands EU/UNECE-mærke, f.eks. 70.0123456789.NL)~~

~~71. Duplikat af kørekort nr.... (for tredjelands EU/UNECE-mærke, f.eks. 71.987654321.IIR)~~

~~72. Begrænset til kategori A køretøjer med slagvolumen på højst 125 cm<sup>3</sup> og motoreffekt på højst 11 kW (A1)~~

~~73. Begrænset til kategori B køretøjer, trehjulede motoreykler og quadricykler med motor (B1)~~

~~74. Begrænset til kategori C køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1)~~

~~75. Begrænset til kategori D køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1)~~

~~76. Begrænset til kategori C køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg, hvis den samlede vogntogsvægt ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt (C1+E)~~

~~77. Begrænset til kategori D køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg, såfremt a) den tilladte vogntogsvægt ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt, og b) påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring (D1+E)~~

~~78. Begrænset til køretøjer med automatgear~~

~~(direktiv 91/439/EOF, bilag II, punkt 8.1.1, stk. 2)~~

~~79. (...) Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af direktivets artikel 10, stk. 1~~

~~90.01: til venstre~~

~~90.02: til højre~~

~~90.03: venstre~~

~~90.04: højre~~

~~90.05: hånd~~

~~90.06: fod~~

~~90.07: anvendelig~~

↓ 2003/59/EF artikel 10, stk. 2  
(tilpasset)

~~95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i artikel 3, indtil ... (f.eks.: 95.01.01.2012)~~

↓ 96/47/EØF (tilpasset)

~~– kode 100 og derover nationale koder, der kun gælder ved færdsel på den udstedende stats område.~~

~~Datoen for første udstedelse for hver kategori skal opføres igen på side 3 ved eventuel senere erstatning eller ombytning af kørekortet.~~

~~Side 5: denne side, der er blank, kan indeholde oplysninger såsom:~~

~~– perioder med eventuel inddragelse af førerretten~~

~~– grove overtrædelser, der er begået på bopælslandets område, og som tages i betragtning i de regler for kontrol med førere af motorkøretøjer, der gælder i dette land.~~

~~Side 6:~~

~~– tilladelser, der er begrænset til den stat, der har udstedt dem i henhold til ækvivalensregler, eller for køretøjskategorier, der ikke er omfattet af dette direktiv (herunder udstedelses- og gyldighedsdatoer)~~

~~– rubrikker til (valgfri) angivelse af adresseforandring~~

~~3. Angivelserne på andre sider end side 1 affattes på den udstedende medlemsstats sprog.~~

---

↓ Tiltrædelsesakt A, FIN et S,  
artikel 29 og bilag I, s. 166  
(tilpasset)

~~Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af de elleve nævnte sprog, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.~~

---

↓ 91/439/EØF (tilpasset)

~~4. Når indehaveren af et kørekort udstedt i én medlemsstat har erhvervet sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan denne medlemsstat angive~~

~~– adresseforandring(er) på side 6~~

~~– oplysninger, der er nødvendige af administrative hensyn i forbindelse med kørekortets anvendelse, såsom alvorlige overtrædelser begået på statens område, på side 5~~

~~under forudsætning af, at denne type oplysninger også angives på de kørekort, den udsteder, og at der er plads til dette.~~

~~Som en undtagelse fra punkt 2 i dette bilag tillades det, at kørekort udstedt i Det Forenede Kongerige ikke indeholder et foto af indehaveren i en periode på højst ti år efter vedtagelsen af dette direktiv.~~

**EF MODEL TIL KØREKORT**

CATEGORIES DE VEHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE EN CIRCULATION NATIONALE

CAT	DU	AU	MENTIONS	/TIMBRE

CHANGEMENT DE RESIDENCE

---

---

---

---

---

---

---

---

**ÉTAT MEMBRE**

**PERMIS DE CONDUIRE**

Permisso de Conducção  
 Kørekort  
 Führerschein  
 Άδεια οδήγησης  
 Driving Licence  
 Cealndras Tomalra  
 Patente al guida  
 Rjbevezja  
 Carta de Conducção

**COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

Modèle des














222 mm

106 mm

222 mm

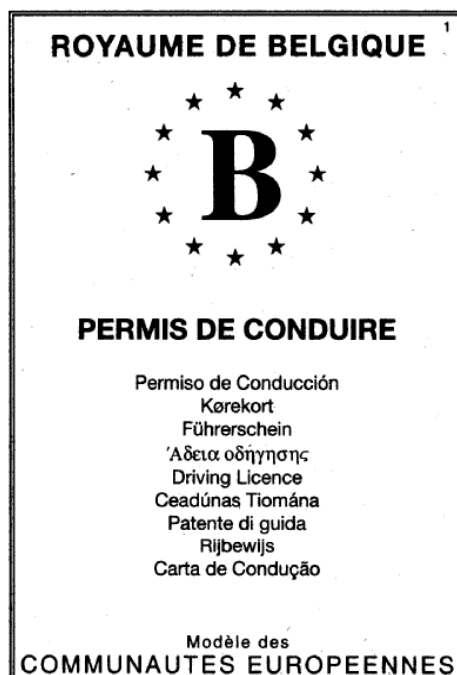


<p>1. NOM: _____</p> <p>2. PRÉNOM: _____</p> <p>3. DATE ET LIEU DE NAISSANCE: _____</p> <p>4. DÉLIVRÉ PAR: _____</p> <p>LE: _____</p> <p>A: _____</p> <p>5. NUMÉRO: _____</p> <p>(B. RÉSIDENCE) _____</p>	<p>6. PHOTO</p> <p>7. SIGNATURE DU TITULAIRE: _____</p>	<p>4</p> <p>JOURS/JAU</p> <p>RESTRICTIONS/MENTIONS</p> <p>TIMBRE</p>
<p>106 mm</p>		<p>222 mm</p>

CATEGORIES DE VEHICULES POUR LESQUELS LE PERMIS EST VALABLE			DEPUIS LE
<b>A</b>	A1 	≤ 125cc ≤ 11kW	
	A 	≤ 25kW ≤ 0,38kW/kg	
<b>B</b>	B1 		
	B 	≤ 3500kg ≤ 1,0t	
<b>C</b>	C1 	≤ 7500kg	
	C 		
<b>D</b>	D1 	≤ 11,5t	
	D 		
<b>E</b>	B 		
	C1 	≤ 12000kg	
	C 		
	D1 	≤ 12000kg	
	D 		

**ΕΚΣΗΜΠΕΛ ΠΑ ΚΟΡΕΚΟΡΤ ΑΦ ΕΕ ΜΟΔΕΛ: ΒΕΛΓΙΣΚ ΚΟΡΕΚΟΡΤ**

*(Τίλ οριεντέρινγ)*



---

↓ 96/47/EF artikel 1, nr. 3  
(tilpasset)

## **BILAG Ia**

### **BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN TIL KØREKORT**

~~(Alternativ til modellen i bilag I)~~

---

↓ 96/47/EF artikel 1, nr. 3  
(tilpasset)

1. De fysiske egenskaber ved EF-modellen til kørekort er i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Verifikationsmetoderne for kørekort med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO 10373.

2. Kørekortet har to sider:

Side 1:

- a) betegnelsen "kørekort" trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog
- b) angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat er valgfrit
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B:	Belgien
DK:	Danmark
D:	Tyskland
GR:	Grækenland
E:	Spanien
F:	Frankrig
IRL:	Irland
I:	Italien
L:	Luxembourg
NL:	Nederlandene
A:	Østrig
P:	Portugal
FIN:	Finland
S:	Sverige
UK:	Det Forenede Kongerige

- d) kørekortets specifikke oplysninger nummereret således:
  - 1. indehaverens efternavn
  - 2. indehaverens fornavn(e)

3. indehaverens fødselsdato og fødested
  - 4 a) udstedelsesdato
  - 4 b) udløbsdato eller, hvis dokumentets gyldighedsperiode ikke er begrænset, en streg
  - 4 c) angivelse af den myndighed, der udsteder kørekortet (kan trykkes på side 2)
  - 4 d) foruden det nummer, der er anført i rubrik 5, et andet nummer, der tjener administrative hensyn (valgfrit)
  5. kørekortnummer
  6. foto af indehaveren
  7. indehaverens underskrift
  8. bopæl eller postadresse (valgfrit)
  9. ~~(under)~~ kategorier af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)
- e) betegnelsen ”EF-model” på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen ”kørekort” på Fællesskabets andre sprog trykt med rosa på en sådan måde, at det udgør kørekortets baggrund:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

- f) farveangivelse:
- blå: Reflex blue Pantone
  - gul: Pantone yellow.

Side 2:

- a) 9. ~~(under)~~ kategorier af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)
10. udstedelsesdato for hver enkelt (under)kategori (denne dato skal anføres igen på det nye kørekort ved senere erstatning eller ombytning)
11. udløbsdato for hver enkelt (under)kategori
12. eventuelle supplerende eller restriktive angivelser i kodeform ud for hver (under)kategori.

Følgende koder anvendes:

---

↓ 2000/56/EF artikel 1, nr. 1, og bilag I
---

- kode 01 à 99: harmoniserede fællesskabskoder

FØRER (lægelige årsager)

01. Synskorrektion og/eller beskyttelse

01.01 Brilller

01.02 Kontaktlinse(r)

01.03 Beskyttelsesbriller

01.04 Ugennemsigtig linse

01.05 Øjenklap

01.06 Brilller eller kontaktlinser

02. Høreapparat/kommunikationshjælp

02.01 Høreapparat til det ene øre

02.02 Høreapparat til begge ører

- 03. Arm- eller benprotese/-ortese
  - 03.01 Armprotese/-ortese
  - 03.02 Benprotese/-ortese
- 05. Begrænset kørsel (underkoden skal anvendes, kørsel begrænset af lægelige årsager)
  - 05.01 Begrænset til kørsel i dagtimer (f.eks. en time efter solopgang til en time før solnedgang)
  - 05.02 Begrænset til kørsel inden for en radius af... km fra kørekortindehaverens bolig eller kun inden for by/region...
  - 05.03 Begrænset til kørsel uden passagerer
  - 05.04 Begrænset til kørsel med en hastighed på højst... km/h
  - 05.05 Begrænset til kørsel under ledsagelse af en person med kørekort
  - 05.06 Begrænset til kørsel uden påhængskøretøj
  - 05.07 Ingen kørsel på motorvej
  - 05.08 Ingen alkohol

#### KØRETØJSTILPASNINGER

- 10. Tilpasset gearkasse
  - 10.01 Manuelt gear
  - 10.02 Automatgear
  - 10.03 Elektronisk styret gear
  - 10.04 Tilpasset gearstang
  - 10.05 Begrænset antal gear
- 15. Tilpasset kobling
  - 15.01 Tilpasset koblingspedal
  - 15.02 Manuel kobling
  - 15.03 Automatisk kobling
  - 15.04 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig koblingspedal

- 20. Tilpasset bremsemekanisme
  - 20.01 Tilpasset bremsepedal
  - 20.02 Større bremsepedal
  - 20.03 Bremsepedal til venstre fod
  - 20.04 Bremsepedal til skosål
  - 20.05 Vippebremsepedal
  - 20.06 (Tilpasset) manuel driftsbremse
  - 20.07 Forstærket bremse - maksimal betjeningskraft
  - 20.08 Nødbremse indbygget i driftsbremse - maksimal betjeningskraft
  - 20.09 Tilpasset parkeringsbremse
  - 20.10 Elbetjent parkeringsbremse
  - 20.11 Tilpasset fodbetjent parkeringsbremse
  - 20.12 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig bremsepedal
  - 20.13 Knæbetjent bremse
  - 20.14 Elbetjent driftsbremse
- 25. Tilpasset speedermekanisme
  - 25.01 Tilpasset gaspedal
  - 25.02 Gaspedal til skosål
  - 25.03 Vippegaspedal
  - 25.04 Manuelt gashåndtag
  - 25.05 Knæbetjent gashåndtag
  - 25.06 Servogaspedal/håndtag (elektronisk, pneumatisk osv.)
  - 25.07 Gaspedal til venstre for bremsepedal
  - 25.08 Gaspedal til venstre
  - 25.09 Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig gaspedal

- 30. Tilpassede kombinerede bremse- og speedermekanismer
  - 30.01 Parallele pedaler
  - 30.02 Pedaler i (eller næsten i) samme niveau
  - 30.03 Gas og bremse med glideskinne
  - 30.04 Gas og bremse med glideskinne og ortese
  - 30.05 Sammenklappelig/aftagelig gas- og bremsepedal
  - 30.06 Hævet gulv
  - 30.07 Afskærmning ved siden af bremsepedalen
  - 30.08 Afskærmning til protese ved siden af bremsepedalen
  - 30.09 Afskærmning foran gas- og bremsepedal
  - 30.10 Hæl-/benstøtte
  - 30.11 Elbetjent gas og bremse
- 35. Tilpassede betjeningsorganer  
(lyskontakter, vinduesvisker/-vasker, horn, retningsvisere osv.)
  - 35.01 Betjeningsorganer kan betjenes uden negativ virkning på styring og håndtering af køretøjet
  - 35.02 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.)
  - 35.03 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med venstre hånd
  - 35.04 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med højre hånd
  - 35.05 Betjeningsorganerne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) og den kombinerede gas/bremse
- 40. Tilpasset styring
  - 40.01 Standard servostyring
  - 40.02 Forstærket servostyring
  - 40.03 Styring med reservesystem
  - 40.04 Forlænget ratstamme



- 40.05 Tilpasset rat (større og/eller tykkere rat, rat med mindre diameter osv.)
- 40.06 Skråt rat
- 40.07 Lodret rat
- 40.08 Vandret rat
- 40.09 Fodbetjent styring
- 40.10 Alternativ tilpasset styring (joystick osv.)
- 40.11 Ratknop
- 40.12 Håndortese på rattet
- 40.13 Med tenodese-ortese
- 42. Tilpasset (-ede) førerspejl(e)
  - 42.01 Udvendigt førerspejl i (venstre eller) højre side
  - 42.02 Udvendigt førerspejl på forskærmen
  - 42.03 Ekstra indvendigt førerspejl, som giver overblik over trafikken
  - 42.04 Indvendigt panoramaspejl
  - 42.05 Indvendigt førerspejl, som dækker den blinde vinkel
  - 42.06 Elbetjent(e) udvendigt (-ige) førerspejl(e)
- 43. Tilpasset førersæde
  - 43.01 Førersæde med god udsynshøjde i normal afstand fra rat og pedaler
  - 43.02 Førersæde tilpasset kropsformen
  - 43.03 Førersæde med sidestøtte for øget siddestabilitet
  - 43.04 Førersæde med armlæn
  - 43.05 Forlænget førersæde på glideskinner
  - 43.06 Tilpasset sikkerhedssele
  - 43.07 H-type sikkerhedssele

- 44. Tilpasning af motorcykel (underkode skal anvendes)
  - 44.01 Kombineret betjening af begge bremses
  - 44.02 (Tilpasset) håndbetjent forhjulsbremse
  - 44.03 (Tilpasset) fodbetjent baghjulsbremse
  - 44.04 (Tilpasset) gashåndtag
  - 44.05 (Tilpasset) manuelt gear og manuel kobling
  - 44.06 (Tilpasset (-ede)) førerspejl(e)
  - 44.07 (Tilpassede) betjeningsorganer (retningsvisere, bremselys,...)
  - 44.08 Sædehøjde, som giver føreren mulighed for siddende at have begge fødder på jorden samtidig.
- 45. Motorcykel kun med sidevogn
- 50. Begrænset til et bestemt køretøj/stelnummer (køretøjets identifikationsnummer - KIN)
- 51. Begrænset til et bestemt køretøj/registreringsnummer (køretøjets registreringsnummer - KRN)

#### FORVALTNING

- 70. Ombyttet kørekort nr. ... udstedt af... (for tredjelande EU/UNECE-mærke, f.eks. 70.0123456789.NL)
- 71. Duplikat af kørekort nr. ... (for tredjelande EU/UNECE-mærke, f.eks. 71.987654321.HR)
- 72. Begrænset til kategori A-køretøjer med slagvolumen på højst 125 cm<sup>3</sup> og motoreffekt på højst 11 kW (A1)
- 73. Begrænset til kategori B-køretøjer, trehjulede motorcykler og quadricykler med motor (B1)
- 74. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1)
- 75. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1)
- 76. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg, hvis den samlede vogntogsvægt ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt (C1+E)

77. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg, såfremt a) den tilladte vogntogsvægt ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt, og b) påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring (D1+E)
78. Begrænset til køretøjer med automatgear  
(direktiv 91/439/EØF, bilag II, punkt 5.1)
79. (...) Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af direktivets artikel 10, stk. 1:
- 90.01: til venstre
- 90.02: til højre
- 90.03: venstre
- 90.04: højre
- 90.05: hånd
- 90.06: fod
- 90.07: anvendelig.

---

↓ 2003/59/EF artikel 10, stk. 2  
(tilpasset)

95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i ~~artikel 3~~  
☒ direktiv 2003/59/EF ☒ indtil ... (f.eks.: 95.01.01.2012)

---

↓ 96/47/EF (tilpasset)

- kode 100 og nationale koder, der kun gælder ved færdsel derover på den udstedende stats område.

Hvis en kode gælder for alle de ~~(under)~~ kategorier, for hvilke kørekortet er udstedt, kan den trykkes under kolonne 9, 10 og 11.

13. Plads til at værtsmedlemsstaten i forbindelse med anvendelsen af punkt 3, litra a), i dette bilag, eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn.
14. Plads til, at den udstedende medlemsstat eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører trafiksikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under

en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen.

Med indehaverens udtrykkelige, skriftlige samtykke kan der på denne plads ligeledes påføres påtegninger, som ikke er nødvendige af administrative hensyn eller vedrører trafiksikkerheden; medtagelsen af sådanne påtegninger påvirker på ingen måde anvendelsen af modellen som kørekort.

- b) En forklaring på de nummererede rubrikker på kørekortets side 1 og 2 (i hvert fald rubrik 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 og 12).

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af de nævnte sprog, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

- c) Der skal på EF-kørekortmodellen afsættes en tom plads, således at der er mulighed for på dette sted at indsætte en mikroprocessor eller en anden tilsvarende edb-anordning.

### 3. Særlige bestemmelser

- a) Når indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med dette bilag, har taget fast ophold i en anden medlemsstat, kan denne stat påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, under forudsætning af at den også anfører den slags angivelser på de kørekort, den selv udsteder, samt at der er plads dertil.
- b) Efter at have rådført sig med Kommissionen kan medlemsstaterne tilføje farver eller markeringer (stregkoder, nationalitetsmærker, sikkerhedselementer osv.) med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.


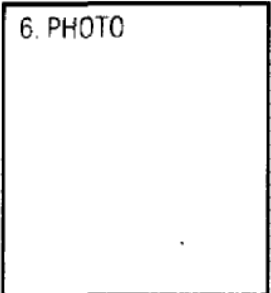
I forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede er letlæseligt anført på kørekortet, eller som er nødvendige for at kunne udstede kørekortet.

# EF-MODEL TIL KØREKORT














Side 1

KØREKORT

MEDLEMSSTAT

	<b>PERMIS DE CONDUIRE</b>	<b>ÉTAT MEMBRE</b>
 6. PHOTO	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4c.
	4b.	4d.
	5.	
	7.	
	(8.)	
9.		



6. Foto


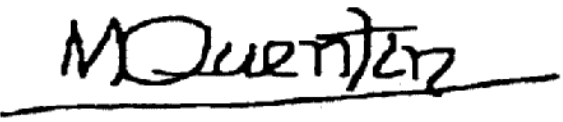
<p>13.</p> <p>(14.)</p>	9.	10.	11.	12.
<p>1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance du permis de conduire          4b. Date d'échéance administrative          4c. Délivré par 5. Numéro de permis          8. Domicile 9. Catégorie          10. Date de délivrance par catégorie          11. Date d'échéance par catégorie          12. Restrictions</p>	A1 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	D1E 			
	DE 			

1. Efternavn, 2. Fornavn(e), 3. Fødselsdato og fødested, 4a. Udstedelsesdato, 4b. Udløbsdato, 4c. Udstedt af, 5. Kørekortnummer, 8. Bopæl, 9. Kategori, 10. Udstedelsesdato for hver kategori, 11. Udløbsdato for hver kategori, 12. Vilkår

EKSEMPEL PÅ KØREKORT EFTER MODELLEN

Belgisk kørekort (til orientering)

	<b>RIJBEWIJS</b>	<b>KONINKRIJK BELGIE</b>
6. FOTO	1. Steven	
	2. Anne-Marie M.E.	
	3. 01.04.73      D-53170 Bonn	
	4a. 01.07.96    4c. B-9000 Gent	
	4b. <b>30.06.06</b>	
	5. DA 003 360	
	7. 	
9. <input type="checkbox"/> <b>A</b> <input type="checkbox"/> <b>B</b>		

	<b>PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE</b>	
6. PHOTO	1. Quentin	
	2. Maria N.E.	
	3. 01.04.73      B-7000 Mons	
	4a. 01.07.96    4c. B-1180 Uccle	
	4b. <b>30.06.06</b>	
	5. DA 003 361	
	7. 	
9. <input type="checkbox"/> <b>A</b> <input type="checkbox"/> <b>B</b>		

## **BILAG II**

### **I. MINDSTEKRAV TIL KØREPRØVER**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at aspiranter til kørekort har den fornødne viden og de fornødne færdigheder samt udviser den adfærd, der kræves for at føre et motorkøretøj. De prøver, som anvendes til at konstatere dette, skal bestå af:

- en teoretisk prøve, og derefter
- en praktisk prøve.

I det følgende beskrives, hvordan prøverne skal gennemføres.

#### **A. TEORETISK PRØVE**

##### **1. Form**

Den valgte form skal sikre, at aspiranten har den fornødne viden om de emner, der er anført i punkt 2 til 4.

Alle aspiranter til kørekort til en kategori, som har bestået teoriprøven til en anden kategori, kan undtages fra de fælles bestemmelser i punkt 2 til 4.

##### **2. Fælles indhold for alle køretøjskategorier**

2.1. Der skal stilles spørgsmål inden for hvert af følgende punkter; udformningen af de enkelte spørgsmål overlades til medlemsstaterne:

2.1.1. Færdselsreglerne:

- navnlig færdselstavler, markeringer og signaler, vigepligt og hastighedsbegrænsninger.

2.1.2. Føreren:

- vigtigheden af årvågenhed og optræden over for andre trafikanter
- opfattelses-, vurderings- og beslutningsevne samt ikke mindst reaktionstid og ændringer i førerens adfærd i forbindelse med påvirkning af alkohol, narkotika, lægemidler, sindsbevægelse og træthed.

2.1.3. Vejen:

- de vigtigste principper for sikkerhedsafstand mellem køretøjer, bremselængde og for køretøjets stabilitet under forskellige vejr- og vejforhold



risikomomenter ved kørslen i forbindelse med forskellige vejforhold, navnlig deres skiften under forskellige vejforhold og på forskellige tider af døgnet

- de forskellige vejtypers særlige kendetegn og de lovbestemmelser, der gælder for dem.

#### 2.1.4. Andre trafikanter:

- særlige risikomomenter på grund af andre trafikanters manglende erfaring, bl.a. de mest udsatte kategorier, såsom børn, fodgængere, cyklister og gangbesværede
- risici i forbindelse med forskellige køretøjstypers bevægelser og køreegenskaber samt førernes forskellige muligheder for udsyn.

#### 2.1.5. Almindelige regler, forskrifter og andet:

- regler vedrørende de administrative dokumenter, som benyttelse af køretøjet kræver
- almindelige regler for, hvorledes føreren skal forholde sig ved ulykkestilfælde (advarselsafmærkning og alarm), og hvad den pågældende i givet fald kan gøre for at komme trafikofre til hjælp
- sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjet, dets belæsning og befordring af personer.

#### 2.1.6. Forsigtighedsregler, som skal iagttages, når køretøjet forlades.

#### 2.1.7. Mekaniske forhold, som påvirker færdselssikkerheden; aspiranten skal kunne opdage de mest almindelige fejl, især ved styretøj, ophængning, bremses, dæk, lygter og tegngivningsapparater, refleksanordninger, førerspejle, forrude, vinduesviskere, udstødningssystemet, sikkerhedsseler og signalhorn.

#### 2.1.8. Køretøjets sikkerhedsudstyr, herunder navnlig brug af sikkerhedsseler, nakkestøtter og sikkerhedsudstyr til børn.

#### 2.1.9. Regler for køretøjets benyttelse, som vedrører respekten for miljøet (korrekt anvendelse af signalhorn, moderat brændstofforbrug, begrænsning af forurenende emissioner osv.).

### **3. Særlige bestemmelser for kategori A og A1**

#### 3.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:

##### 3.1.1. Anvendelse af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrthjelm.

##### 3.1.2. Motorcyklisters synlighed for andre trafikanter.

##### 3.1.3. Risikofaktorer i forbindelse med forskellige vejforhold, som nævnt i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod glatte overflader som kloakdæksler, vejmarkeringer som f.eks. linjer, pile og sporvognsskinner.

3.1.4. Mekaniske forhold i forbindelse med færdselssikkerhed, som beskrevet i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod nødbremsehåndtag, oliestand og kæde.

#### **4. Særlige bestemmelser for kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E**

4.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:

4.1.1. Regler om køretid og hvileperioder som fastlagt i Rådets forordning (EØF)nr. 3820/85<sup>1</sup> samt om anvendelse af fartskriver som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85<sup>2</sup>.

4.1.2. Regler for den pågældende transporttype: varer eller passagerer.

4.1.3. Køretøjs- og transportdokumenter, som kræves ved national og international godskørsel og personbefordring.

4.1.4. Forholdsregler i forbindelse med ulykkestilfælde; viden om, hvad der skal gøres i tilfælde af en ulykke eller lignende, herunder nødhjælp som f.eks. evakuering af passagerer og grundlæggende kendskab til førstehjælp.

4.1.5. Forholdsregler ved afmontering og montering af hjul.

4.1.6. Bestemmelser vedrørende vægt og mål samt regler for hastighedsbegrænsere.

4.1.7. Begrænsninger af synsfeltet på grund af køretøjets udformning.

4.1.8. Evne til at læse vejkort og planlægning af rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).

4.1.9. Sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjets læsning: kontrol af lasten (placering og fastgørelse), problemer med forskellige typer last (f.eks. væsker, hængende last,...), læsning og aflæsning af varer samt anvendelse af læsseudstyr (kun kategori C, C+E, C1 og C1+E).

4.1.10. Førerens ansvar ved passagerbefordring, passagerernes komfort og sikkerhed, befordring af børn, nødvendige kontroller før kørslen; alle slags busser bør indgå i teoriprøven.

4.2. Obligatorisk kontrol af generel viden om følgende yderligere bestemmelser vedrørende kategori C, C+E, D og D+E.

4.2.1. Principperne for opbygning og funktion af forbrændingsmotorer, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske, sprinklervæske), brændstofsyste­met, det elektriske system, tændingen, transmissionssystemet (kobling, gearkasse osv.).

4.2.2. Smøring og frostsikring.

4.2.3. Principperne for opbygning, montering, korrekt anvendelse og vedligeholdelse af dæk.

---

<sup>1</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

<sup>2</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

- 4.2.4. Principperne for forskellige typer bremsesystemer, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse samt hastighedsbegrænsere.
- 4.2.5. Principperne for forskellige typer sammenkoblingssystemer, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse (kun kategori C+E og D+E).
- 4.2.6. Metode til fejlfinding ved driftsfejl.
- 4.2.7. Forebyggende vedligehold af køretøjer og nødvendige løbende reparationer.
- 4.2.8. Førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods ifølge de aftalte betingelser (kun kategori C og C+E).

## **B. PRAKTISK PRØVE**

### **5. Køretøjet og dets udstyr**

- 5.1. Kørsel af et køretøj med manuelt gear er betinget af en bestået praktisk prøve i et køretøj med manuelt gear.

Består aspiranten den praktiske prøve i et køretøj med automatgear, anføres dette på kørekort, som udstedes på grundlag af prøven. Kørekort, der indeholder denne angivelse, kan kun benyttes til kørsel med køretøjer med automatgear.

Ved et "køretøj med automatgear" forstås et køretøj, hvori føreren ikke har andre midler end speederen og bremserne til gradvis at variere den del af motorkraften, der overføres til køretøjets hjul.

- 5.2. Køretøjer, der anvendes til praktiske prøver, skal opfylde nedenstående mindstekrav. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere krav eller tilføje flere.

---

↓ nyt

#### **Kategori A1:**

Motorcykel af kategori A1 uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 120 cm<sup>3</sup>, som kan opnå en hastighed på mindst 90 km/h

#### **Kategori A2:**

Motorcykel af kategori A2 uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 375 cm<sup>3</sup> og en effekt på mindst 25 kW

#### **Kategori A:**

Motorcykel af kategori A uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 600 cm<sup>3</sup> og en effekt på mindst 35 kW.

---

↓ 2000/56/EF artikel 1, nr. 2  
(tilpasset)

~~Kategori A:~~

~~gradvis erhvervelse (artikel 6, stk. 1, litra b), første led, første punktum):  
motoreykel uden sidevogn med slagvolumen på over 120 cm<sup>3</sup>, som kan opnå  
en hastighed på mindst 100 km/h~~

~~direkte erhvervelse (artikel 6, stk. 1, litra b), første led, andet punktum):  
motoreykel uden sidevogn med en effekt på mindst 35 kW.~~

~~Underkategori A1:~~

~~Motoreykel uden sidevogn med slagvolumen på mindst 75 cm<sup>3</sup>.~~

---

↓ 2000/56/EF artikel 1, nr. 2  
(tilpasset)

Kategori B:

Firehjulet køretøj af kategori B, som kan opnå en hastighed på mindst 100 km/h.

Kategori B+E:

Enhed bestående af et prøvekøretøj af kategori B og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1 000 kg, som kan opnå en hastighed på mindst 100 km/h, og som ikke henhører under kategori B; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som motorkøretøjet; den lukkede vognkasse kan også være lidt mindre end førerhuset, under forudsætning af, at udsynet bagud er muligt ved brug af de udendørs bakspejl på bilen; påhængsvognen skal have en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

~~Under~~ Kategori B1:

Trehjulet motorcykel eller quadricykel med motor, som kan opnå en hastighed på mindst 60 km/h.

Kategori C:

Køretøj af kategori C med en tilladt totalmasse på mindst 12 000 kg, en længde på mindst 8 m og en bredde på mindst 2,4 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med ABS-bremser og med en gearkasse med mindst 8 gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; køretøjet skal have en faktisk totalvægt på mindst 10 000 kg.

### Kategori C+E:

Enten et leddelt køretøj eller en enhed bestående af et kategori C-prøvekøretøj og en påhængsvogn, som er mindst 7,5 m lang; både det leddelte køretøj og det kombinerede køretøj skal have en største tilladt masse på mindst 20 000 kg, en længde på mindst 14 m og en bredde på mindst 2,4 m, og skal være i stand til at opnå en hastighed på mindst 80 km/h samt have ABS-bremser og en gearkasse med mindst 8 gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; både det leddelte og det kombinerede køretøj skal have en faktisk totalvægt på mindst 15 000 kg.

### ~~Under~~ Kategori C1:

Køretøj af kategori C1, hvis tilladte totalmasse ikke er under 4 000 kg, som er mindst 5 m langt, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset.

### ~~Under~~ Kategori C1+E:

Enhed bestående af et ~~under~~ kategori C1-prøvekøretøj og en påhængsvogn med en tilladt totalmasse på mindst 1 250 kg; enheden skal være mindst 8 m lang og kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/h; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; den lukkede vognkasse kan også være lidt mindre end førerhuset, under forudsætning af, at udsynet bagud er muligt ved brug af de udendørs bakspejl på bilen; påhængsvognen skal have en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

### Kategori D:

Kategori D-køretøj med en længde på mindst 10 m, en bredde på mindst 2,4 m samt ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h.

### Kategori D+E:

Enhed bestående af et prøvekøretøj af kategori D og en påhængsvogn med en tilladt totalmasse på mindst 1 250 kg, som har en bredde på mindst 2,4 m og kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; påhængsvognens lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst 2 m høj og 2 m bred; påhængsvognen skal have en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

### ~~Under~~ Kategori D1:

Køretøj af ~~under~~ kategori D1, hvis tilladte totalmasse ikke er under 4 000 kg, som er mindst 5 m langt, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

~~Under~~ Kategori D1+E:

Enhed bestående af et prøvekøretøj af ~~under~~ kategori D1 og en påhængsvogn, hvis tilladte totalmasse ikke er under 1 250 kg, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; påhængsvognens lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst 2 m høj og 2 m bred; påhængsvognen skal have en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

Prøvekøretøjer til kategori B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E, som ikke overholder ovenstående mindstekrav, men som var i brug på eller før ikrafttrædelsesdatoen for dette kommissionsdirektiv, kan stadig anvendes i en periode på højst ti år efter denne dato. Dette bilags krav til prøvekøretøjers vægt under køreprøven skal senest være gennemført i medlemsstaterne 10 år efter ikrafttrædelsesdatoen for dette kommissionsdirektiv.

## **6. Praktisk prøve for kategori A og A1**

### **6.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden.**

Aspiranter skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

6.1.1. Tilpasning af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrhjelm.

6.1.2. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af: dæk, bremses, styretøj, nødbremsehåndtag (hvis muligt), kæde, oliestand, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og signalhorn.

### **6.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden**

6.2.1. Slå motorcyklens støtteben til og fra samt trække den bort uden brug af motor ved at gå ved siden af køretøjet.

6.2.2. Parkere motorcyklen ved at anbringe den på støttebenet.

6.2.3. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved lav hastighed, herunder en slalommanøvre; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af kobling og bremse, balance, orienteringsevne, placering på motorcyklen og føddernes placering på fodhvilerne.

6.2.4. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved højere hastighed; heraf skal en manøvre udføres i 2. eller 3. gear ved en hastighed på mindst 30 km/h, og en manøvre skal med henblik på at undvige en forhindring udføres ved en hastighed på mindst 50 km/h; disse manøvrer sigter på at efterprøve placering på motorcyklen, orienteringsevne, balance, styreteknik og gearskift.

6.2.5. Bremsning: der skal gennemføres mindst to bremsemanøvrer, herunder en nødbremse ved en hastighed på mindst 50 km/h; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af for- og baghjulsbremse, orienteringsevne og placering på motorcyklen.

De særlige manøvrer, som er nævnt i punkt 6.2.3-6.2.5, skal være indført senest fem år efter direktivets ikrafttræden.

### 6.3. Adfærd i trafikken

Aspiranten skal uden risiko kunne foretage alle almindelige manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:

6.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.

6.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.

6.3.3. Køre rundt om hjørner.

6.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.

6.3.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.

6.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.

6.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (i givet fald) blive overhalet af anden trafik.

6.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer; sporvogns-/busstop; fodgængerovergang; op-/nedkørsel ad lange stigende/-faldende vejstrækninger.

6.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## 7. Praktisk prøve for kategori B, B1 og B+E

### 7.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdsels-sikkerheden.

Aspiranter skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

7.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.

7.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.

7.1.3. Kontrol af dørenes lukning.

7.1.4. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af dæk, styretøj, bremsesystem, væsker (f.eks. motorolie, kølevæske, sprinklervæske), lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og signalhorn.

7.1.5. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori B+E).

- 7.1.6. Kontrol af koblingsmekanismen, bremses og elektriske forbindelser (kun kategori B+E).
- 7.2. Kategori B og B1: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden.
- Et udvalg af de følgende manøvrer kontrolleres (mindst to manøvrer for de fire punkter, herunder en manøvre i bakgear):
- 7.2.1. Bakke ligeud eller bakke højre eller venstre rundt om et hjørne og samtidig forblive i den rigtige vognbane.
- 7.2.2. Foretage vending ved at bakke og køre frem.
- 7.2.3. Parkere køretøjet og forlade en parkeringsplads (parallel, skrå eller vinkelret ved at bakke eller køre frem, såvel på jævn som på stigende og faldende vej).
- 7.2.4. Foretage præcis opbremsning; en hård nødbremsning er dog ikke obligatorisk.
- 7.3. Kategori B+E: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden.
- 7.3.1. Sammen- og frakoble motorkøretøj og påhængskøretøj; denne manøvre indledes med køretøjet og påhængsvognen stående side om side (dvs. ikke på en linje).
- 7.3.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne.
- 7.3.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning.
- 7.4. Adfærd i trafikken
- Aspiranten skal uden risiko kunne foretage alle almindelige manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:
- 7.4.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 7.4.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 7.4.3. Køre rundt om hjørner.
- 7.4.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 7.4.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 7.4.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.
- 7.4.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (i givet fald) blive overhalet af anden trafik.



7.4.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer; sporvogns-/busstop; fodgængerovergang; op-/nedkørsel ad lange stigende/-faldende vejstrækninger.

7.4.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## **8. Praktisk prøve for kategori C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E**

8.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden.

Aspiranter skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

8.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.

8.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.

8.1.3. Vilkårlig kontrol af dæk, styretøj, bremses, lygter, refleksanordninger, tegn-givningsapparater og signalhorn.

8.1.4. Kontrol af servobremse og servostyring; kontrollere tilstanden af hjul, hjulbolte, stænklapper, forrude, vinduer og vinduesviskere, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske og sprinklervæske); kontrollere og anvende instrumentbræt, herunder fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

8.1.5. Kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og ophængning.

8.1.6. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, læsemekanisme (i givet fald), sikring af førerhus i låst stilling, læssemethode og fastgørelse af lasten (kun kategori C, C+E, C1 og C1+E).

8.1.7. Kontrol af koblingsmekanismen, bremses og elektriske forbindelser (kun kategori C+E, C1+E, D+E og D1+E).

8.1.8. Være i stand til at tage særlige forholdsregler i forbindelse med køretøjets sikkerhed; kontrol af vognkassen, døre, nødudgange, førstehjælpsudstyr, brandslukningsudstyr og andet sikkerhedsudstyr (kun kategori D, D+E, D1 og D1+E).

8.1.9. Læse et vejkort (valgfrit).

8.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden:

8.2.1. Sammen- og frakoble motorkøretøj og påhængsvogn eller sættevogn (kun kategori C+E, C1+E, D+E og D1+E); denne manøvre indledes med køretøjet og påhængskøretøjet stående side om side (dvs. ikke på en linje).

8.2.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne.

8.2.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning ved en læsserampe, platform eller lignende (kun kategori C, C+E, C1 og C1+E).

8.2.4. Parkere for at lade passagerer stige sikkert på og af bussen (kun kategori D, D+E, D1 og D1+E).

### 8.3. Adfærd i trafikken

Aspiranten skal uden risiko kunne foretage alle almindelige manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:

8.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.

8.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.

8.3.3. Køre rundt om hjørner.

8.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.

8.3.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.

8.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.

8.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (i givet fald) blive overhalet af anden trafik.

8.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer; sporvogns-/busstop, fodgængerovergange; op-/nedkørsel ad lange stigende/-faldende vejstrækninger.

8.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## 9. Bedømmelse af den praktiske prøve

9.1. Bedømmelsen gælder i alle kørselssituationer den ubesværet, hvormed aspiranten benytter køretøjets forskellige betjeningsapparater, og dennes evne til, under iagttagelse af færdselssikkerheden, at færdes i trafikken. Hele prøven skal give den kørselsprøvesagkyndige indtryk af sikkerhed. Alle kørselsfejl og enhver form for risikabel adfærd, som bringer prøve køretøjets, passagerernes eller andre trafikanters umiddelbare sikkerhed i fare, medfører, uanset om de kræver indgreb fra den kørselsprøvesagkyndiges eller ledsagerens side, at prøven ikke består. Den kørselsprøvesagkyndige kan imidlertid frit afgøre, om den praktiske prøve skal fuldføres eller ikke.

Prøvesagkyndige skal uddannes til at foretage en korrekt bedømmelse af aspirantens evne til at køre sikkert. Et af medlemsstaten godkendt organ skal føre kontrol og tilsyn med de prøvesagkyndiges arbejde med henblik på at sikre en korrekt og konsekvent bedømmelse af fejl i overensstemmelse med de i dette bilag fastsatte normer.

- 9.2. Ved bedømmelsen bør de prøvesagkyndige være særligt opmærksomme på, om en aspirant udviser en defensiv og social kørselsadfærd. Det giver et indtryk af den generelle kørestil, og den prøvesagkyndige bør tage dette med i betragtningerne ved den samlede bedømmelse af aspiranten. Kriterierne omfatter tilpasset og resolut (men sikker) kørsel, som tager hensyn til vej- og vejrforhold, anden trafik, andre trafikanters interesser (især de mest udsatte) samt forudseenhed.
- 9.3. Den prøvesagkyndige bedømmer endvidere aspiranten på følgende punkter:
- 9.3.1. Beherskelse af køretøjet, herunder rigtig anvendelse af sikkerhedssele, førerspejle, nakkestøtte og sæde; rigtig anvendelse af lygter og andet udstyr; rigtig betjening af kobling, gear, speeder, bremsesystem (herunder tredje bremsesystem, hvis det findes) og styretøj  $\boxtimes$ ; beherskelse af køretøjet under forskellige forhold og ved forskellige hastigheder; stabil placering på vejbanen; køretøjets vægt, dimensioner og egenskaber; lastens vægt og art  $\boxtimes$  (kun kategori B+E, C, C+E, C1, C1+E, D+E og D1+E); passagerers komfort (kun kategori D, D+E, D1 og D1+E) (ingen hurtig acceleration, jævn kørsel og ingen hårde opbremsninger);
- 9.3.2. Økonomisk og miljøvenlig kørsel under hensyntagen til omdrejningstallet, gearskift, bremsning og acceleration (kun kategori B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 og D1+E).
- 9.3.3. Orienteringsevne: i alle retninger, rigtig anvendelse af spejle samt orientering på langt, mellemlangt og nært hold.
- 9.3.4. Forkørselsret/vigepligt: forkørselsret i kryds og ved forgreninger, vigepligt i andre situationer (f.eks. ved retningskift, vognbaneskift, særlige manøvrer).
- 9.3.5. Korrekt placering på vejen: rigtig placering på vejen, i vognbaner, i rundkørsler, ved kørsel rundt om hjørner, passende til et køretøjs type og køreegenskaber, rettidigt positionsskift.
- 9.3.6. Afstand: holde passende afstand til forankørende og til siden, holde passende afstand fra andre trafikanter.
- 9.3.7. Hastighed: ingen overskridelse af hastighedsgrænserne, tilpasse farten til vejr- og trafikforhold og i givet fald til nationale hastighedsgrænser, kørsel med en hastighed, som muliggør opbremsning inden for et synligt og frit stykke af vejen, tilpasse hastigheden til tilsvarende trafikanters generelle hastighed.
- 9.3.8. Lyssignaler, færdselstavler og andre forhold: korrekt adfærd ved lyssignaler, adlyde anvisninger fra personer, som dirigerer færdslen, korrekt adfærd ved færdselstavler (forbud eller påbud), passende forholdsregler ved vejafmærkninger.
- 9.3.9. Tegngivning: give tegn, hvor nødvendigt, på en korrekt og rettidig måde, korrekt angivelse af retning, tage passende forholdsregler ved tegngivning fra andre trafikanter.
- 9.3.10. Bremsning og stop: rettidig deceleration, bremsning og stop i henhold til omstændighederne, forudseenhed, anvendelse af de forskellige bremsesystemer

(kun kategori C, C+E, D og D+E); anvendelse af andre fartbegrænsende systemer end bremses (kun for kategori C, C+E, D og D+E).

## 10. Prøvens varighed

Både prøvens varighed og den afstand, som tilbagelægges, skal være tilstrækkelige til, at de i punkt B foreskrevne færdigheder og adfærdsformer kan bedømmes. Den kørselstid, der afsættes til den praktiske prøve, må under ingen omstændigheder være under 25 minutter for kategori A,  A1,  B,  , B1  og B+E, og 45 minutter for de øvrige kategorier. Perioden omfatter ikke modtagelse af aspiranten, forberedelse af køretøjet, teknisk kontrol af køretøjet for så vidt angår færdselssikkerhed, særlige manøvrer eller meddelelse om resultatet af den praktiske prøve.

## 11. Hvor finder prøven sted?

Den del af prøven, som gælder den tekniske beherskelse af køretøjet, kan foregå på en særlige bane. Den del af prøven, som gælder adfærd i trafikken, skal så vidt muligt finde sted på landeveje, motortrafikveje og motorveje (eller lignende) samt på alle typer veje i byen (beboelseskvarterer, områder med 30 og 50 km/h, gennemfartsveje), idet disse skal kunne frembyde de forskellige typer vanskeligheder, en fører af et motorkøretøj kan komme ud for. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis prøven kan afholdes under forhold med skiftende trafikthed. Køretiden på vejen bør anvendes optimalt til at bedømme aspirantens adfærd i alle de forskellige trafikområder, man kommer ud for, med særlig vægt på overgangen mellem områderne.

## II. KUNDSKABER, FÆRDIGHEDER OG ADFÆRD I FORBINDELSE MED KØRSEL MED MOTORKØRETØJ

Enhver fører af et motorkøretøj skal være i besiddelse af de kundskaber og færdigheder samt udvise den adfærd, der er beskrevet under punkt 1-9 i det foregående, for at gøre ham i stand til:

- at opfatte de farer, som opstår i trafikken, og bedømme deres alvor
- at beherske køretøjet, så farlige situationer undgås, og reagere hensigtsmæssigt, hvis sådanne situationer opstår
- at overholde færdselsreglerne, især dem, hvis formål er at forhindre trafikulykker og sikre en jævn afvikling af trafikken
- at opdage de vigtigste tekniske fejl ved sit køretøj, især fejl, som bringer sikkerheden i fare, og sørge for en hensigtsmæssig afhjælpning heraf
- at være opmærksom på alle forhold, som påvirker førerens adfærd (alkohol, træthed, nedsat synsevne osv.), således at han bevarer den fulde brug af de evner, færdselssikkerheden kræver
- ved hensynsfuld optræden at bidrage til andre trafikanters sikkerhed, det gælder navnlig de svageste og mest udsatte.

Medlemsstaterne kan træffe passende foranstaltninger for at sikre, at førere, som ikke længere besidder de kundskaber, færdigheder og den adfærd, der er angivet i punkt 1-9, kan få genopfrisket disse kundskaber og færdigheder, så de fremover udviser den adfærd, der kræves for at føre et motorkøretøj.

---

### BILAG III

## MINDSTEKRAV MED HENSYN TIL FYSISK OG PSYKISK EGNETHED TIL AT FØRE MOTORKØRETØJ

### DEFINITIONER

1. I dette bilag inddeles førerne i to grupper:
  - 1.1. *Gruppe 1:*

førere af køretøjer i kategori A, ⇒ A1, ⇐ B⇒, B1 ⇐ og B+E  ~~samt i underkategori A1 og B1~~
  - 1.2. *Gruppe 2:*

førere af køretøjer i kategori C, C+E, ⇒ C1, C1+E, ⇐ D og D+E  ~~samt i underkategori C1, C1+E, D1 og D1+E.~~
  - 1.3. Det kan fastsættes i den nationale lovgivning, at dette bilags bestemmelser for førere i gruppe 2 gælder for førere af køretøjer i kategori B, der anvender deres kørekort i erhvervsmæssigt øjemed (førere af hyrevogne, ambulancer mv.)
2. Herefter klassificeres enhver, der anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort, i den gruppe, som vedkommende kommer til at tilhøre, når kørekortet er udstedt eller fornyet.

### LÆGEUNDERSØGELSER

3. *Gruppe 1*

Aspiranterne skal underkastes en lægeundersøgelse, hvis det i forbindelse med de formaliteter, der kræves gennemført, eller under de prøver, aspiranterne skal aflægge, inden de erhverver kørekort, viser sig, at deres evne til at føre motorkøretøj er nedsat af en af de grunde, der er omhandlet i dette bilag.
4. *Gruppe 2*

Aspiranterne skal underkastes en lægeundersøgelse inden udstedelsen af deres første kørekort, og førerne skal derefter ⇒ ved hver fornyelse af kørekortet ⇐  ~~jævnligt~~ underkastes de ⇒ periodiske ⇐ undersøgelser,  ~~der foreskrives i den nationale lovgivning.~~
5. Medlemsstaterne kan opstille strengere standarder end foreskrevet i dette bilag for udstedelse og fornyelse af kørekort.

## SYNET

6. Den, der ansøger om kørekort, skal undersøges med henblik på at sikre, at vedkommendes synssans er tilstrækkelig god til, at han kan føre motorkøretøj. Er der grund til at nære formodning om, at aspirantens syn ikke er tilstrækkeligt godt, skal han undersøges af en kompetent lægelig myndighed. I undersøgelsen skal der navnlig lægges vægt på synsstyrken, synsfeltet, synsevnen i tusemørke og fremadskridende øjensygdomme.

Intraokulære linser betragtes ikke som korrigerende briller i dette bilags forstand.

### *Gruppe 1*

- 6.1. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende briller, have en binokular synsstyrke på mindst 0,5 på de to øjne tilsammen. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis det under lægeundersøgelsen har vist sig, at vedkommendes synsfelt er under  $120^\circ$  i det horisontale plan, medmindre der i ganske særlige tilfælde kan dispenseres herfra på grundlag af en lægelig vurdering og en praktisk prøve med positivt resultat, eller at hans syn af andre årsager er sådant, at hans evne til at føre motorkøretøj er nedsat. Konstateres der, eller gives der oplysning om en fremadskridende øjensygdom, kan kørekort udstedes eller fornyes på betingelse af, at vedkommende jævnligt undersøges af en kompetent lægelig myndighed.
- 6.2. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, og som er blind på det ene øje, eller som kun bruger det ene øje, f.eks. i tilfælde af dobbeltsyn (diplopi), skal have en synsstyrke på mindst 0,6, eventuelt med korrigerende briller. Den kompetente lægelige myndighed skal attestere, at dette monokulære syn har eksisteret så længe, at vedkommende har vænnet sig til det, samt at synsfeltet på det raske øje er normalt.

### *Gruppe 2*

- 6.3. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende briller, have en synsstyrke på begge øjne på mindst 0,8 på det bedste øje og mindst 0,5 på det dårligste øje. Er værdierne på 0,8 og 0,5 opnået ved hjælp af korrigerende briller, skal den ikke-korrigerede synsstyrke på hvert af øjnene være 0,05, eller korrektionen af den mindst krævede synsstyrke (0,8 og 0,5) skal være opnået ved hjælp af brilleglas, hvis styrke ikke må overstige plus eller minus ~~fire~~  $\Rightarrow$  otte  $\Leftarrow$  dioptrier, eller ved hjælp af kontaktlinser (ikke-korrigeret syn = 0,05). Korrektionen skal kunne tåles godt. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis aspiranten eller føreren ikke har et normalt binokulært synsfelt, eller hvis han lider af dobbeltsyn (diplopi).

## HØRELSEN

7. Kørekort kan udstedes eller fornyes for aspiranter og førere i gruppe 2 på grundlag af en udtalelse fra de kompetente lægemyndigheder; ved lægeundersøgelsen skal der tages hensyn til kompensationsmulighederne.

## BEVÆGELSESHÆMMEDE

8. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af sygdomme eller deformiteter i bevægeapparatet, som gør det risikabelt, at vedkommende fører motorkøretøj.

### *Gruppe 1*

- 8.1. Der kan efter udtalelse fra en kompetent lægelig myndighed eventuelt udstedes kørekort med særlige klausuler til fysisk handicappede aspiranter og førere. Udtalelsen skal være baseret på en medicinsk vurdering af den pågældendes sygdom eller deformitet og eventuelt på en praktisk prøve; den skal suppleres med en angivelse af, hvordan køretøjet kan være tilpasset føreren, og det skal endvidere anføres, at der skal anvendes ortopædisk protese, hvis det konstateres, at kørslen ved brugen af en sådan kan ske på betryggende måde.
- 8.2. Kørekort kan udstedes eller fornyes for aspiranter med en fremadskridende sygdomstilstand, såfremt vedkommende jævnligt kontrolleres med henblik på at konstatere, om han stadig kan føre motorkøretøj uden risiko.

Kørekort kan udstedes eller fornyes uden krav om regelmæssig lægekontrol, når handicappet er stabiliseret.

### *Gruppe 2*

- 8.3. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

## HJERTE- OG KARSYGDOMME

9. Sygdomme, der kan medføre, at den, der anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort, udsættes for pludselige svigt i hjerte- og kredsløbssystemet, der kan bevirke en pludselig ændring af hjernevirksomheden, udgør en risiko for færdselssikkerheden.

### *Gruppe 1*

- 9.1. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter, der lider af alvorlige forstyrrelser i hjerterytmen.
- 9.2. Kørekort kan, på grundlag af en lægeerklæring, udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der anvender pacemaker, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.
- 9.3. Udstedelse eller fornyelse af kørekort for aspiranter og førere, der lider af blodtryksforstyrrelser, kan ske efter vurdering af de øvrige resultater af en undersøgelse, eventuelle tilknyttede komplikationer og den risiko, disse udgør for færdselssikkerheden.



- 9.4. Generelt må kørekort hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af angina pectoris, når de er i hvile eller ved sindsbevægelse. Udstedelse eller fornyelse af kørekort for aspiranter og førere, der har haft hjerteinfarkt, kan kun finde sted på grundlag af en lægeerklæring og eventuelt med krav om regelmæssig lægekontrol.

*Gruppe 2*

- 9.5. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

## **SUKKERSYGE**

10. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af sukkersyge, såfremt der i hvert enkelt tilfælde gennemføres en dertil egnet regelmæssig lægekontrol.

*Gruppe 2*

- 10.1. Aspiranter og førere i denne gruppe, der lider af en sukkersyge, der kræver insulinbehandling, kan hverken få udstedt eller fornyet kørekort, undtagen i helt specielle tilfælde, når der foreligger en behørigt begrundet lægeerklæring, og såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

## **NERVESYGDOMME**

11. Kørekort kan hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af en alvorlig nervesygdom, medmindre anmodningen underbygges af en lægeerklæring.

I denne henseende skal der tages hensyn til de funktionsmæssige muligheder af og prognosen for nervemæssige forstyrrelser, der skyldes sygdomme eller operationer i centralnervesystemet eller i det perifere nervesystem, som udvendigt giver sig bevægelsesmæssige, sensoriske eller trofiske udslag, eller som påvirker balancen og koordinationen. Kørekort kan i disse tilfælde udstedes eller fornyes på betingelse af, at der jævnligt gennemføres undersøgelser, hvis der er risiko for, at tilstanden forværres.

12. Epilepsianfald og andre alvorlige bevidsthedsforstyrrelser udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden, hvis anfaldene indtræffer, medens patienten fører et motorkøretøj.

*Gruppe 1*

- 12.1. Kørekort kan udstedes eller fornyes på grundlag af en undersøgelse foretaget af en kompetent lægelig myndighed, og såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol. Den lægelige myndighed bedømmer epilepsien eller de andre bevidsthedsforstyrrelser, sygdommens form og kliniske udvikling (har der f.eks. ikke været anfald i to år), behandlingen og dens resultater.

### *Gruppe 2*

- 12.2. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der har eller kan få epileptiske anfald eller andre alvorlige bevidsthedsforstyrrelser.

## **MENTALE FORSTYRRELSER**

### *Gruppe 1*

- 13.1. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere:
- der lider af alvorlige mentale forstyrrelser, medfødte eller erhvervet ved sygdomme, traumatiske lidelser eller neurokirurgiske indgreb
  - der er alvorligt mentalt retarderede
  - der lider af alvorlig alderdomssvækkelse, en alvorligt svækket dømmekraft, adfærd eller tilpasningsevne, der er knyttet til personligheden

medmindre anmodningen underbygges af en lægeerklæring og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, hvis der er behov herfor.

### *Gruppe 2*

- 13.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

## **ALKOHOL**

14. Indtagelse af alkohol udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden. På grund af problemets alvor må der udvises stor årvågenhed fra lægeside.

### *Gruppe 1*

- 14.1. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der er afhængige af alkohol, eller som ikke kan holde bilkørsel og indtagelse af alkohol adskilt.

Kørekort kan udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der har været kroniske alkoholikere, efter en periode, hvori de beviseligt har været afholdende, såfremt der foreligger lægeerklæring og gennemføres regelmæssig lægekontrol.

### *Gruppe 2*

- 14.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til den yderligere risiko, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

## NARKOTIKA OG LÆGEMIDLER

### 15. Misbrug

Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, som er afhængige af psykofarmaka, eller som, uden at være afhængige deraf, regelmæssigt indtager psykofarmaka, uanset hvilken kategori kørekort der anmodes om.

#### Regelmæssig indtagelse

##### *Gruppe 1*

- 15.1. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der regelmæssigt indtager psykofarmaka, uanset disses form, når de kan nedsætte vedkommendes evne til at føre motorkøretøj uden risiko, og hvis den indtagne mængde er så stor, at den påvirker kørslen negativt. Det samme gælder alle andre lægemidler eller kombinationer af lægemidler, der påvirker evnen til at føre motorkøretøj.

##### *Gruppe 2*

- 15.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til den yderligere risiko, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

## NYRESYGDOMME

##### *Gruppe 1*

- 16.1. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes og fornyes for aspiranter og førere, der lider af alvorlig nyreinsufficiens, såfremt vedkommende jævnligt underkastes lægekontrol.

##### *Gruppe 2*

- 16.2. Kørekort kan hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af alvorlig, irreversibel nyreinsufficiens, undtagen i særlige tilfælde, der er behørigt dokumenteret ved lægeerklæring, og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

## FORSKELLIGE BESTEMMELSER

##### *Gruppe 1*

- 17.1. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der har undergået en organtransplantation eller implantation af kunstige organer, der kan påvirke evnen til at føre motorkøretøj, på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, såfremt der er behov herfor.

##### *Gruppe 2*

- 17.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til den yderligere risiko, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

18. Generelt må kørekort, hverken udstedes eller fornyes for aspiranter og førere, der lider af en anden sygdom end de ovenfor nævnte, som kan nedsætte evnen til at føre motorkøretøj på betryggende måde, medmindre anmodningen er underbygget af en lægeerklæring og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, såfremt der er behov herfor.
-

**BILAG IV**  
**GRUNDUDDANNELSE OG EFTERUDDANNELSE**  
**FOR KØREPRØVESAGKYNDIGE**

**1. Generelle betingelser**

**1.1. Køreprøvesagkyndige for kategori B**

- a) skal have haft kørekort til kategori B i mindst fem år
- b) skal være fyldt 25 år
- c) skal have gennemgået den i punkt 2 nævnte grunduddannelse og skal derefter hvert år gennemgå den i dette bilags punkt 3 nævnte efteruddannelse.

**1.2. Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier:**

- a) skal have kørekort til den pågældende kategori
- b) skal have gennemgået den i punkt 2 nævnte grunduddannelse og skal derefter hvert år gennemgå den i dette bilags punkt 3 nævnte efteruddannelse.
- c) skal have været køreprøvesagkyndig for kategori B og udøvet dette hverv i mindst tre år; denne periode kan nedsættes til ét år, hvis den prøvesagkyndige godtgør, at han har fem års erfaring med kørsel i den pågældende kategori.

**2. Indholdet af grunduddannelsen for prøvesagkyndige:**

**2.1. Der skal opnås grundigt kendskab til alle forhold, der omhandles i dette direktiv, særlig bilag II. Derudover skal grunduddannelsen omfatte følgende forhold:**

**2.1.1. Aspekter af kørslen:**

- a) adfærd i trafikken
- b) hensyntagen til trafikforholdene
- c) iagttagelsesteknik
- d) styring af køretøjet
- e) hensyntagen til vejr- og vejforhold
- f) hensyntagen til de andre trafikanter og evne til at forudse situationers opståen
- g) økonomisk og miljøskånsom kørsel

### 2.1.2. Kundskaber:

- a) indgående kendskab til færdselsloven
- b) kendskab til undervisningsmetode og pædagogik.

**2.2. I forbindelse med grunduddannelse indfører medlemsstaterne som minimum krav om beståelse af en teoriprøve og en praktisk prøve i alle de i direktivet omhandlede emner, herunder særlig de i punkt 2.1 opregnede for at kontrollere, at vedkommende har de kundskaber og færdigheder og udviser den adfærd, der kræves af en køreprøvesagkyndig for den pågældende køretøjskategori, idet der lægges særlig vægt på færdigheden i kørsel med et køretøj af denne kategori.**

Køreprøvesagkyndige for kategori A er også køreprøvesagkyndige for kategori AM, A1 og A2.

Køreprøvesagkyndige for kategori C er også køreprøvesagkyndige for kategori C1, D og D1.

Køreprøvesagkyndige for kategori C+E er også køreprøvesagkyndige for kategori C1+E, D+E og D1+E.

### 3. Efteruddannelse

Efteruddannelsen omfatter de samme emner som det grundlæggende kursus. Teorikurser skal bl.a. omfatte forhold som ændrede lovregler samt undervisnings- og sociale færdigheder. Praktiske kurser skal gøre det muligt at vedligeholde et højt niveau af kørefærdigheder for den pågældende køretøjskategori og personlig ekspertise på området. En supervisionsperiode på mindst en dag om året skal skaffe de oplysninger, der er brug for til at målrette efteruddannelsen i forhold til den køreprøvesagkyndiges personlige behov. Efteruddannelsen skal have mindst følgende varighed pr. år:

Teorikurser (alle kategorier under et):

2 dage

Praktiske kurser:

Kategori B: 1 dag

Kategori B+E: 1 dag

Kategori A: 3 dage

Kategori C: 3 dage

Kategori C+E: 3 dage

Efteruddannelse for kategori A gælder også for kategori AM, A1 og A2. Efteruddannelse for kategori C gælder også for kategori C1, D og D1. Efteruddannelse for kategori C+E gælder også for kategori C1+E, D+E og D1+E.



## **BILAG V**

### **Del A**

#### **Ophævet direktiv med ændringer (jf. artikel 18)**

Rådets direktiv 91/439/EØF <sup>1</sup>	EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1.
Rådets direktiv 94/72/EF	EFT L 337 af 24.12.1994, s. 86
Rådets direktiv 96/47/EF	EFT L 235 af 17.9.1996, s. 1.
Rådets direktiv 97/26/EF	EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41.
Kommissionen direktiv 2000/56/EF	EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45.
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF, kun artikel 10, stk. 2	EFT L 226 af 10.9.2003, s. 4.

### **Del B**

#### **Liste over frister for gennemførelse i national ret og anvendelse (jf. artikel 18)**

Direktiv	Gennemførelsesfrist	Anvendelsesdato
Direktiv 91/439/EØF	1. juli 1994	1. juli 1996
Direktiv 94/72/EØF	-	xx.xx.1995
Beslutning 96/427/EF	-	16. juli 1996
Direktiv 96/47/EF	1. juli 1996	1. juli 1996
Direktiv 97/26/EF	1. januar 1998	1. januar 1998
Direktiv 2000/56/EF	30. september 2003	30. september 2003, 30. september 2008 (bilag II, punkt 6.2.5) og 30. september 2013 (bilag II punkt 5.2)

<sup>1</sup> Direktiv 91/439/EØF er ændret ved følgende retsakt, der ikke er ophævet: akt vedrørende vilkårene for Republikken Østrigs, Republikken Finlands og Kongeriget Sveriges tiltrædelse (EFT C 241 af 29.8.1994, s. 21).

Direktiv 2003/59/EF

10. september 2006

10. september 2008  
(personbefordring) og  
10. september 2009  
(godstransport)



## BILAG VI

### SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1, første punktum	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 1, andet punktum	-
-	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2
Artikel 1, stk. 3	-
Artikel 2, stk. 1	Artikel 3, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	Artikel 3, stk. 2, første punktum
-	Artikel 3, stk. 2, andet punktum
Artikel 2, stk. 3	-
Artikel 2, stk. 4	-
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, indledende tekst
-	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, første led
-	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, tredje led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, fjerde led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, sjette led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, tredje led	-
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, syvende led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, tiende led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, sjette led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, ellefte led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, syvende led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, fjortende led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, ottende led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, femtende led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, indledende tekst	-
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, andet led

Artikel 3, stk. 2, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, femte led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, tredje led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, ottende led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, niende led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, tolvte led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, trettende led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, første underled	Artikel 4, stk. 1, første afsnit, trettende led
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, andet led, andet underled	Artikel 4, stk. 1, andet afsnit
Artikel 3, stk. 3, indledende tekst	Artikel 4, stk. 2, indledende tekst
Artikel 3, stk. 3, første led	Artikel 4, stk. 2, litra a)
-	Artikel 4, stk. 2, litra b)
Artikel 3, stk. 3, andet led, første afsnit	Artikel 4, stk. 2, litra c) og d)
Artikel 3, stk. 3, andet led, andet afsnit	-
Artikel 3, stk. 3, tredje led	Artikel 4, stk. 2, litra e)
Artikel 3, stk. 3, fjerde led	Artikel 4, stk. 2, litra f)
Artikel 3, stk. 3, femte led	Artikel 4, stk. 2, litra g)
-	Artikel 4, stk. 3
Artikel 3, stk. 4	-
Artikel 3, stk. 5	-
Artikel 3, stk. 6	Artikel 4, stk. 4
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 5, stk. 2, indledende tekst	Artikel 6, stk. 2, indledende tekst
Artikel 5, stk. 2, litra a)	Artikel 6, stk. 2, litra a)
Artikel 5, stk. 2, litra b)	Artikel 6, stk. 2, litra b)
-	Artikel 6, stk. 2, litra c)

-	Artikel 6, stk. 2, litra d)
Artikel 5, stk. 3	Artikel 6, stk. 3
Artikel 5, stk. 4	Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 1, indledende tekst	Artikel 7, stk. 1, indledende tekst
-	Artikel 7, stk. 1, litra a), første led
Artikel 6, stk. 1, litra a), første led	Artikel 7, stk. 1, litra a), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra a), andet led	Artikel 7, stk. 1, litra a), tredje led
Artikel 6, stk. 1, litra b), første led	Artikel 7, stk. 1, litra b), første led
Artikel 6, stk. 1, litra b), andet led	Artikel 7, stk. 1, litra b), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), tredje led	Artikel 7, stk. 1, litra b), tredje led
-	Artikel 7, stk. 1, litra c), første led
Artikel 6, stk. 1, litra c), første led	Artikel 7, stk. 1, litra c), andet led
-	Artikel 7, stk. 1, litra d)
Artikel 6, stk. 2	Artikel 7, stk. 2, første afsnit, første punktum
-	Artikel 7, stk. 2, første afsnit, andet punktum
-	Artikel 7, stk. 2, andet afsnit
Artikel 6, stk. 3	-
Artikel 7, stk. 1, indledende tekst	Artikel 8, stk. 1, indledende tekst
Artikel 7, stk. 1, litra a)	Artikel 8, stk. 1, litra a)
-	Artikel 8, stk. 1, litra b)
-	Artikel 8, stk. 1, litra c)
-	Artikel 8, stk. 1, litra d)
Artikel 7, stk. 1, litra b)	Artikel 8, stk. 1, litra e)
Artikel 7, stk. 2	-
Artikel 7, stk. 3	-
-	Artikel 8, stk. 2

-	Artikel 8, stk. 3
Artikel 7, stk. 4	Artikel 8, stk. 4
Artikel 7, stk. 5	Artikel 8, stk. 5, første punktum
-	Artikel 8, stk. 5, andet punktum
Artikel 7a, stk. 1	-
Artikel 7a, stk. 2	Artikel 9
Artikel 7b	Artikel 10
-	Artikel 11
Artikel 8	Artikel 12
Artikel 9	Artikel 13
Artikel 10	Artikel 14
Artikel 11	Artikel 15
Artikel 12, stk. 1	-
Artikel 12, stk. 2	-
Artikel 12, stk. 3	Artikel 16
-	Artikel 17
Artikel 13	Artikel 18, stk. 1
-	Artikel 18, stk. 2
-	Artikel 19
Artikel 14	Artikel 20
Bilag I	-
Bilag Ia	Bilag I
Bilag II	Bilag II

Bilag III

-

-

-

Bilag III

Bilag IV

Bilag V

Bilag VI

---

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

#### FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort og om ophævelse af direktiv 92/439/EØF

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2003)...

#### FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Fællesskabet har allerede kompetence inden for kørekort i henhold til Rådets direktiv 91/439/EØF, som ophæver det første direktiv om kørekort, direktiv 80/1263/EØF. Ændringerne falder inden for de kompetencer, der er overdraget til Fællesskabet i medfør af EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra c). Efter denne bestemmelse skal Europa-Parlamentet og Rådet ved hjælp af den fælles beslutningsprocedure vedtage foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden.

De foreslåede ændringer sigter i vidt omfang mod at forbedre trafiksikkerheden som et aspekt af transportsikkerheden. De skal forbedre den generelle europæiske standard inden for kørekortrelaterede sikkerhedsaspekter ved hjælp af en harmonisering af kørekortlovgivningen. Desuden har et stort antal af de foreslåede foranstaltninger til formål at øge den fri bevægelighed for kørekortindehavere, som udgør en stor del af de europæiske borgere. Dette ligger inden for rammerne af "Lissabon-dagsordenen". Endvidere skal det fremhæves, at EF-Domstolens afgørelser fremhæver de virkninger, som kørekortreglerne kan have for borgernes frie bevægelighed, en af unionstraktatens centrale friheder.

De foreslåede foranstaltninger vil indirekte øge transportsikkerheden gennem EF-modellens forstærkede beskyttelse mod forfalskning, den valgfrie indførelse af mikrochip på kortet og afskaffelsen af papirmodellen for EF-kørekort.

Målene i lovforslagene kan ikke i tilstrækkelig grad realiseres af medlemsstaterne. De nationale systemer for udstedelse af kørekort er vidt forskellige og tager i særdeleshed ikke hensyn til aspekter vedrørende den fri bevægelighed og etableringsfrihed. Også dette har EF-Domstolen klart fremhævet.

## KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

### 2. Hvem berøres af forslaget?

– *Hvilke erhvervssektorer berøres?*

Forslaget vil få virkninger for alle fremtidige indehavere af kørekort, for kørelærere, køreprøvesagkyndige og offentlige forvaltninger, der udsteder kørekort samt for de retshåndhævende myndigheder. Indirekte berøres producenter af kørekort, da papirmodellen udgår, og kun plastkørekortet bevares. Deres forretningsvirksomhed berøres dog ikke direkte. Derudover påvirkes producenter af køretøjer indirekte i kraft af harmoniseringen af de såkaldte delkategorier i direktiv 91/439/EØF. Denne harmonisering burde få positive virkninger, fordi markedet bliver større og definitionerne harmoniseres.

– *Hvilke virksomhedsstørrelser er der tale om? (hvor stor er koncentrationen af små og mellemstore virksomheder?)*

Blandt de små og mellemstore virksomheder bliver det særlig køreskolerne, der berøres. Det er overvejende små foretagender (enmandsvirksomheder).

– *Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?*

Nej, de findes i lige høj grad i alle medlemsstater.

### 3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?*

Køreskolerne bevarer deres mulighed for at tilbyde træning til kørekortaspiranter. Det er der intet nyt i. Man kan blot notere, at de forskellige kørekortkategorier harmoniseres yderligere, hvad der giver større muligheder for at øge arbejdsmængden i denne sektor, der er præget af små virksomheder.

### 4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

– *For beskæftigelsen?*

Den øgede harmonisering får positive virkninger.

– *For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Den omstændighed, at der skal indføres nye kørekortkategorier i nogle medlemsstater, vil sandsynligvis medføre en stigning inden for køreskolebranchen som nævnt ovenfor, men det kunne også indirekte medføre en stigning i brugen af visse typer køretøjer, som f.eks. små motorcykler, små varebiler og små busser, hvor der ikke hidtil har været nogen harmonisering.

– *For virksomhedernes konkurrenceevne?*

Harmoniseringen af kategoridefinitionerne for visse kørekort vil påvirke virksomhedernes konkurrenceevne positivt. Det er dog svært at udtale sig om konkurrenceevnen i en branche, der er så lokalt organiseret.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?*

Nej.

## **HØRING**

6. *Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter*

Det foreliggende forslag bygger på undersøgelser, der har været gennemført siden 1994. Harmoniseringen af kørekortkategorierne har været drøftet med medlemsstaternes kørekortmyndigheder (CIECA), med kørelærersammenslutninger (EFA, IVV m.fl.), med repræsentanter for køretøjsindustrien (ACEM, AFQUAD) og med organisationer, der repræsenterer brugere (FIM, FEMA, AIT-FIA) eller sektorer (IRU).

Undersøgelserne og de efterfølgende drøftelser har været forelagt Kørekortudvalget og regeringsekspert i kørekortregler og drøftet i deres helhed i disse fora.