Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/126/EF

af 20. december 2006

om kørekort (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens direktiv 2009/113/EF af 25. august 2009	L 223	31	26.8.2009
►**M2**	Kommissionens direktiv 2011/94/EU af 28. november 2011	L 314	31	29.11.2011
►**M3**	Kommissionens direktiv 2012/36/EU af 19. november 2012	L 321	54	20.11.2012
►**M4**	Rådets direktiv 2013/22/EU af 13. maj 2013	L 158	356	10.6.2013

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/126/EF

af 20. december 2006

om kørekort (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort ([3]) er adskillige gange blevet ændret væsentligt. I forbindelse med nye ændringer af nævnte direktiv bør der af hensyn til klarheden foretages en omarbejdning af de pågældende bestemmelser.

(2) Kørekortreglerne er nødvendige elementer i den fælles transportpolitik, bidrager til at forbedre færdselssikkerheden på vejene og fremmer den frie bevægelighed for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, der har udstedt deres kørekort. De individuelle transportmidlers store udbredelse betyder, at det fremmer personers frie bevægelighed og etableringsfrihed, hvis de er i besiddelse af et kørekort, som værtsstaten godkender. Trods fremskridt med harmonisering af kørekortreglerne findes der stadig væsentlige forskelle mellem medlemsstaterne for så vidt angår hyppigheden for kørekortfornyelse og med hensyn til køretøjskategorier, hvor der er behov for yderligere harmonisering, hvis Fællesskabets politik skal realiseres.

(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 110 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.

([1]) EUT C 112 af 30.4.2004, s. 34.

([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 23.2.2005 (EUT C 304 E af 1.12.2005, s. 202), Rådets fælles holdning af 18.9.2006 (EUT C 295 E af 5.12.2006, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 14.12.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 19.12.2006.

([3]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

▼B

(4) For at enhedsmodellen til kørekort i EF ikke blot skal blive en ekstra model ved siden af de 110, der findes i forvejen, bør medlemsstaterne træffe alle de fornødne foranstaltninger til at udstede denne enhedsmodel til alle kørekortindehavere.

(5) Dette direktiv bør ikke berøre en eksisterende førerret, der er tildelt eller erhvervet inden direktivets anvendelsesdato.

(6) Kørekort anerkendes gensidigt. Medlemsstaterne bør kunne anvende den gyldighedsperiode, der foreskrives i dette direktiv, på et kørekort uden begrænset administrativ gyldighedsperiode, der er udstedt af en anden medlemsstat, og hvis indehaver har været bosat på deres område i mere end to år.

(7) Ved at indføre en administrativ gyldighedsperiode for nye kørekort opnår man 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.

(8) Af hensyn til færdselssikkerheden bør der fastsættes mindstekrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort skal harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.

(9) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemskueligheden bør sådanne lægeundersøgelser tidsmæssigt falde sammen med kørekortfornyelsen, og deres hyppighed bør således være bestemt af kørekortets gyldighedsperiode.

(10) Det er nødvendigt yderligere at skærpe princippet om gradvis adgang til at erhverve kørekort til de forskellige kategorier af tohjulede køretøjer og til de forskellige kategorier af køretøjer til person- eller godstransport.

(11) Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere; medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold.

▼B

(12) Definitionerne af kategorierne bør i højere grad afspejle de pågældende køretøjers tekniske egenskaber og de færdigheder, der er nødvendige for at føre køretøjerne.

(13) 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.

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

(15) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til færdselssikkerheden kunne anvende de nationale forskrifter for inddragelse, suspension, fornyelse og annullation af kørekortet for alle kørekortindehavere, som har deres sædvanlige bopæl på deres område.

(16) 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 og en ny kørekortkategori for motorcykler.

(17) Indførelse af en valgfri mikrochip i den nye plastikkortmodel til kørekort skal give medlemsstaterne mulighed for at forbedre beskyttelsen mod forfalskninger yderligere. Medlemsstaterne bør have mulighed for også at anføre nationale data på chippen, når blot det ikke griber ind i almindeligt tilgængelige data. De tekniske krav til mikrochippen bør fastsættes af Kommissionen med bistand fra Kørekortudvalget.

(18) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver.

(19) Kommissionen bør kunne foretage en tilpasning af bilag I til VI til den videnskabelige og tekniske udvikling.

(20) 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 ([1]).

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

▼B

(21) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastlægge de nødvendige kriterier for anvendelse af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(22) Målene for dette direktiv 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.

(23) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes pligt til at overholde fristerne for gennemførelse i national ret og anvendelse af de direktiver, der er opført i bilag VII, del B —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Kørekortmodel

1. Medlemsstaterne indfører et nationalt kørekort baseret på den EF-model, der er fastsat i bilag I, efter bestemmelserne i dette direktiv. Nationalitetsbetegnelsen for den medlemsstat, der har udstedt et kørekort, skal fremgå af mærket på side 1 i EF-modellen til kørekortet.

2. Medlemsstaterne kan med forbehold af databeskyttelsesreglerne udstyre kørekortet med et lagermedium (mikrochip), så snart Kommissionen efter proceduren i artikel 9, stk. 2, har fastsat de i bilag I omhandlede krav til mikrochippen, der ved supplering af dette direktiv har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv. Disse krav omfatter EF-typegodkendelse, der først må udstedes, når det er påvist, at chippen kan modstå forsøg på at manipulere med eller ændre dataindholdet.

3. Mikrochippen skal indeholde de harmoniserede kørekortdata, der er angivet i bilag I.

Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne indlæse yderligere data, forudsat at det på ingen måde griber ind i gennemførelsen af dette direktiv.

Kommissionen kan efter proceduren i artikel 9, stk. 2, ændre bilag I med henblik på at sikre den fremtidige interoperabilitet.

4. Med samtykke fra Kommissionen kan medlemsstaterne tilpasse modellen i bilag I i det omfang, edb-behandling af kørekortet gør det påkrævet.

▼B

Artikel 2

Gensidig anerkendelse

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

2. Når indehaveren af et gyldigt nationalt kørekort, der ikke har den i artikel 7, stk. 2, omhandlede administrative gyldighedsperiode, får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, kan værtsmedlemsstaten anvende den i nævnte artikel omhandlede administrative gyldighedsperiode på kørekortet ved at forny kørekortet fra to år efter den dato, hvor indehaveren har fået sin sædvanlige bopæl på dens område.

Artikel 3

Forholdsregler mod forfalskning

1. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå risiko for, at kørekort forfalskes, også for kørekort af ældre modeller udstedt inden dette direktivs ikrafttræden. De underretter Kommissionen herom.

2. Det materiale, der anvendes til kørekortet, jf. bilag I, skal sikres mod forfalskning ved anvendelse af specifikationer, der ved supplering af dette direktiv har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Medlemsstaterne kan frit indføre yderligere sikkerhedselementer.

3. Medlemsstaterne skal sikre, at alle kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar 2033 opfylder alle direktivets krav.

Artikel 4

Kategorier, definitioner og alderskrav

1. Det i artikel 1 omhandlede kørekort giver ret til at føre de kategorier af motorkøretøjer, der er defineret nedenfor. Det kan udstedes fra den aldersgrænse, der er fastsat for hver kategori. Ved et motorkøretøj forstås ethvert køretøj, som er forsynet med motor som drivkraft, og som kan køre på vej ved egen kraft, men som ikke kører på skinner.

2. Knallerter:

kategori AM:

— tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer [1] (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder), og lette quadricykler som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 2002/24/EF

[1] EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/30/EF (EUT L 106 af 27.4.2005, s. 17).

▼B

— aldersgrænsen for kategori AM fastsættes til 16 år.

3. Motorcykler med eller uden sidevogn og trehjulede motorcykler:

— ved »motorcykel« forstås tohjulede køretøjer med eller uden sidevogn, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra b), i direktiv 2002/24/EF

— ved »trehjulet motorcykel« forstås et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra c), i direktiv 2002/24/EF

a) kategori A1:

— motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm^3, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg

— trehjulede motorcykler med en maksimal effekt på 15 kW

— aldersgrænsen for kategori A1 fastsættes til 16 år

b) kategori A2:

— motorcykler med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte maksimale effekt

— aldersgrænsen for kategori A2 fastsættes til 18 år

c) kategori A:

i) motorcykler

— aldersgrænsen for kategori A fastsættes til 20 år. Retten til at føre motorcykel i denne kategori er dog betinget af, at vedkommende person har mindst to års erfaring som fører af motorcykel på grundlag af et kategori A2-kørekort. Dette krav om tidligere erfaring kan dog fraviges, hvis ansøgeren er fyldt 24 år

ii) trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW

— aldersgrænsen for trehjulede motorcykler over 15 kW fastsættes til 21 år.

4. Biler:

— ved »bil« forstås ethvert motorkøretøj, der normalt er indrettet til at benyttes til person- eller godstransport på vej eller til at trække køretøjer til person- eller godstransport på vej. Definitionen omfatter også trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning, og som ikke kører på skinner. Den omfatter ikke land- og skovbrugstraktorer

▼B

— ved »land- og skovbrugstraktor« forstås ethvert motorkøretøj på hjul eller bælter, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækkraft, 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 godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport

a) kategori B1:

— quadricykler som defineret i artikel 1, stk. 3, litra b), i direktiv 2002/24/EF

— aldersgrænsen for kategori B1 fastsættes til 16 år

— kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, kræves der kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer

b) kategori B:

biler med en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren; til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer kan der til biler af denne kategori kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 4 250 kg. Vejer en sådan enhed mere end 3 500 kg, skal medlemsstaterne i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V fastsætte, at enheden kun må føres efter

— en afsluttet uddannelse heri, eller

— en bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne kan også kræve både uddannelse og bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne angiver retten til at føre sådanne enheder på kørekortet ved hjælp af den relevante EF-kode.

Aldersgrænsen for kategori B fastsættes til 18 år

c) kategori BE:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn, hvor påhængs- eller sættevognens tilladte totalmasse ikke overstiger 3 500 kg

— aldersgrænsen for kategori BE fastsættes til 18 år

▼B

d) kategori C1:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

e) kategori C1E:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer 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 de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

— aldersgrænsen for kategori C1 og C1E fastsættes til 18 år, jf. dog bestemmelserne om føreren af 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 ([1])

f) kategori C:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

g) kategori CE:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg

— aldersgrænsen for kategori C og CE fastsættes til 21 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF

h) kategori D1:

biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst 16 personer foruden føreren, og som er højst 8 m lange; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

([1]) EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4. Ændret ved Rådets direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35).

▼B

i) kategori D1E:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg

— aldersgrænsen for kategori D1 og D1E fastsættes til 21 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF

j) kategori D:

biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af over otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

k) kategori DE:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg

— aldersgrænsen for kategori D og DE fastsættes til 24 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF.

5. Med samtykke fra Kommissionen kan medlemsstaterne undtage visse særlige typer motorkøretøjer, som f.eks. specialkøretøjer til handicappede, fra anvendelsen af denne artikel.

Medlemsstaterne kan undtage køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv.

6. Medlemsstaterne kan hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort:

a) for kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år

b) for kategori B1 op til 18 år

c) for kategori A1 op til 17 eller 18 år

— såfremt der er to års forskel mellem aldersgrænsen for kategori A1 og aldersgrænsen for kategori A2, og

— der kræves mindst to års erfaring med motorcykler i kategori A2, før der kan gives tilladelse til at føre motorcykler i kategori A, jf. artikel 4, stk. 3, litra c, nr. i)

d) for kategori B og BE ned til 17 år.

▼B

Medlemsstaterne kan nedsætte aldersgrænsen for kategori C til 18 år og for kategori D til 21 år for:

a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden

b) køretøjer, der afprøves på vej i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.

Kørekort, der i overensstemmelse med dette stykke udstedes til personer, der er yngre end angivet i stk. 2-4, er kun gyldige på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 2-4.

Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 2-4.

Artikel 5

Vilkår og begrænsninger

1. Kørekortet skal bære påtegning om, på hvilke vilkår indehaveren må køre.

2. Når kørsel på grund af fysiske handicap kun må ske i særlige typer køretøjer eller i særligt indrettede køretøjer, skal den i artikel 7 omhandlede prøve i færdigheder og adfærd foregå i et sådant køretøj.

Artikel 6

Trinvis erhvervelse og ækvivalens mellem kategorier

1. For udstedelse af kørekort gælder følgende betingelser:

a) kørekort til kategori C1, C, D1 og D kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B

b) kørekort til kategori BE, C1E, CE, D1E og DE kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til henholdsvis kategori B, C1, C, D1 og D.

2. Gyldigheden af et kørekort fastsættes således:

a) kørekort til kategori C1E, CE, D1E eller DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af kategori BE

b) kørekort til kategori CE giver ret til at føre køretøjer af kategori DE, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D

c) kørekort til kategori CE og DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af henholdsvis kategori C1E og D1E

▼B

d) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM

e) kørekort til kategori A2 gælder også for kategori A1

f) kørekort til kategori A, B, C eller D giver ret til at føre henholdsvis kategori A1, A2, B1, C1 og D1.

3. Medlemsstaterne kan fastsætte følgende ækvivalensregler for så vidt angår kørsel på deres område:

a) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW, forudsat at indehaveren af kategori B-kørekortet er fyldt 21 år

b) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motorcykler af kategori A1.

Da dette stykke kun gælder på deres område, skal medlemsstaterne ikke angive på kørekortet, at indehaveren har ret til at føre disse køretøjer.

4. Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne på deres område tillade kørsel med:

a) køretøjer af kategori D1 (med 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 en 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 rekreationsformål, anvendes i socialt øjemed af en ikke-kommerciel organisation og er ændret således, at de ikke kan tjene til befordring af mere end ni personer eller til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige for det relevante formål.

Artikel 7

Udstedelse, gyldighedsperiode og fornyelse

1. Udstedelse af kørekort er betinget af:

a) at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd samt en teoretisk prøve og opfylder de lægelige minimumskrav, jf. bilag II og III

▼B

b) at ansøgere om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

For trehjulede motorcykler og quadricykler af denne kategori kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd. Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet

c) at ansøgere om kørekort til kategori A2 eller kategori A, som opfylder kravet om mindst to års erfaring med en motorcykel i henholdsvis kategori A1 eller A2, har bestået en prøve i færdigheder og adfærd alene eller har gennemført en uddannelse som omhandlet i bilag VI

d) at ansøgeren har gennemført en uddannelse eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd eller har gennemført en uddannelse og bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bilag V, for så vidt angår kategori B med henblik på at føre et sammenkoblet køretøj, som defineret i artikel 4, stk. 4, litra b), andet afsnit

e) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.

2. a) Fra den 19. januar 2013 har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, en administrativ gyldighedsperiode på 10 år.

En medlemsstat kan vælge at udstede disse kørekort med en administrativ gyldighedsperiode på op til 15 år.

b) Fra den 19. januar 2013 har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, en administrativ gyldighedsperiode på 5 år.

c) Når et kørekort fornyes, kan der udløses en ny administrativ gyldighedsperiode for en eller flere andre kategorier, som indehaveren har førerret til, for så vidt dette er i overensstemmelse med betingelserne i dette direktiv.

d) Den i artikel 1 omhandlede mikrochip er ikke en forudsætning for, at kørekortet er gyldigt. En mistet, ulæselig eller på anden måde beskadiget mikrochip har ingen indvirkning på dokumentets gyldighed.

3. Fornyelse af et kørekort ved udløbet af den administrative gyldighedsperiode er betinget af:

a) at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, til enhver tid er opfyldt, når der er tale om kørekort til kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, og

b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.

▼B

Ved fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for kørekort til alle kategorier, som udstedes til nye førere, med henblik på at lade særlige foranstaltninger gælde for sådanne førere med det formål at forbedre trafiksikkerheden.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode for det første kørekort, som udstedes til nye førere for kategori C og D, til tre år med henblik på at lade særlige foranstaltninger gælde for sådanne førere med det formål at forbedre trafiksikkerheden.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der skønnes at være behov for hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger som f.eks. begrænsninger som følge af trafikforseelser.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 50 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger som f.eks. genopfriskningskurser. Denne begrænsede gyldighedsperiode kan kun indføres ved fornyelse af kørekortet.

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.

5. a) Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort.

b) En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis den konstaterer, at ansøgeren har et kørekort i forvejen.

c) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger i medfør af litra b). De nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller udskiftning af et kørekort er at forhøre sig hos andre medlemsstater, når der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen.

d) Med henblik på at lette den kontrol, der er omhandlet i litra b), benytter medlemsstaterne EU's kørekortnetværk, når det bliver operativt.

Med forbehold af artikel 2 skal en medlemsstat, når den udsteder et kørekort, med fornøden omhu sikre, at personen opfylder kravene i stk. 1 i nærværende artikel, og anvende de nationale bestemmelser om annullation eller inddragelse af førerretten, hvis det konstateres, at kørekortet er udstedt, uden at kravene er opfyldt.

▼B

Artikel 8

Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I-VI til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

Artikel 9

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et »kørekortudvalg«.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 10

Køreprøvesagkyndige

Fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato skal køreprøvesagkyndige opfylde mindstekravene i bilag IV.

Køreprøvesagkyndige, der arbejder som sådanne inden 19. januar 2013, skal kun opfylde kravene til kvalitetssikring og regelmæssig efteruddannelse.

Artikel 11

Forskellige bestemmelser om ombytning, inddragelse, erstatning og anerkendelse af kørekort

1. Når indehaveren af et gyldigt nationalt 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 kontrollere, hvilken kategori det hidtidige kørekort er gyldigt til.

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 skal nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget i en anden medlemsstat.

▼B

En medlemsstat skal nægte at anerkende gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til en person, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget på førstnævnte stats område.

En medlemsstat kan også nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er annulleret i en anden medlemsstat.

5. Hvis et kørekort for eksempel er gået tabt eller er blevet stjålet, kan et andet kun udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren har sin sædvanlige 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 kørekortet efter EF-modellen ske en påtegning herom samt ved enhver senere fornyelse eller erstatning heraf.

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 sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan denne anden medlemsstat undlade at anvende princippet om gensidig anerkendelse, jf. artikel 2.

Artikel 12

Sædvanlig bopæl

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 erhvervsmæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige 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.

Artikel 13

Ækvivalensregler for kørekort, der ikke følger EF-modellen

1. Med samtykke fra Kommissionen fastlægger medlemsstaterne reglerne for ækvivalens mellem førerret, der er erhvervet inden dette direktivs gennemførelse, og de i artikel 4 definerede kategorier.

Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne i deres nationale lovgivninger foretage de tilpasninger, der er nødvendige for gennemførelsen af artikel 11, stk. 4, 5 og 6.

▼B

2. Enhver førerret, som er tildelt inden 19. januar 2013, ophæves ikke og berøres ikke på nogen måde af bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 14

Evaluering

Kommissionen aflægger tidligst 19. januar 2018 rapport om gennemførelsen af dette direktiv, herunder om dets konsekvenser for færdselssikkerheden.

Artikel 15

Gensidig bistand

Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv og udveksler oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort. De benytter det EU-kørekortnet, der er oprettet til dette formål, når dette net er blevet operationelt.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 19. januar 2011 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 1, stk. 1, artikel 3, artikel 4, stk. 1, 2 og 3 samt stk. 4, litra b)-k), artikel 6, stk. 1, stk. 2, litra a), c), d) og e), artikel 7, stk. 1, litra b), c) og d), artikel 7, stk. 2, 3 og 5, artikel 8, 10, 13, 14 og 15 samt bilag I, punkt 2, bilag II, punkt 5.2 vedrørende kategori A1, A2 og A, bilag IV, V og VI. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

2. Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 19. januar 2013.

3. Disse love og bestemmelser 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 det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 17

Ophævelse

Direktiv 91/439/EØF ophæves med virkning fra 19. januar 2013, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag VII, del B, angivne frister for gennemførelse af nævnte direktiv i national ret.

▼B

Artikel 2, stk. 4, i direktiv 91/439/EØF ophæves den 19. januar 2007.

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

Artikel 18

Ikrafttræden

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

Artikel 2, stk. 1, artikel 5, artikel 6, stk. 2, litra b), artikel 7, stk. 1, litra a), artikel 9, artikel 11, stk. 1, 3, 4, 5 og 6, artikel 12 samt bilag I, II og III anvendes fra den 19. januar 2009.

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

▼M2

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EU-MODELLEN TIL KØREKORT

▼B

1. De fysiske egenskaber ved ►M2 EU-modellen ◄ til kørekort skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

   Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

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

2. Kørekortets fysiske sikkerhed

   Kørekortets fysiske sikkerhed trues af:

   — fremstilling af falske kort: der fremstilles et nyt kort, der har stor lighed med dokumentet, enten ved at fremstille det fra bunden eller ved at kopiere originaldokumentet,

   — materiel ændring: originaldokumentets egenskaber ændres, f.eks. ved at ændre nogle af de data, der er påtrykt dokumentet.

   Den samlede sikkerhed ligger i systemet som helhed, som består af applikationsprocessen, overførslen af data, det materiale kortet er fremstillet af, trykteknikken, et minimum af forskellige sikkerhedselementer og personaliseringsprocessen.

   a) Det materiale, som kørekortet er fremstillet af, skal være beskyttet mod forfalskning ved hjælp af følgende teknikker (obligatoriske sikkerhedselementer):

      — selve kortet skal være optisk dødt,

      — sikkerhedsbundtryk, der skal forhindre forfalskning ved scanning, printning eller kopiering, og som benytter regnbuetryk med flere sikkerhedstrykfarver og positivt og negativt guillochetryk. Bundtrykket må ikke bestå af primærfarverne (cyan, magenta, gul og sort), det skal indeholde komplekse mønstre i mindst to specialfarver, og det skal indeholde mikroskrift,

      — optisk variable elementer, der yder passende beskyttelse mod kopiering og manipulering af fotoet,

      — lasergravering,

      — i det område, hvor fotoet er placeret, skal sikkerhedsbundtrykket og fotoet overlappe hinanden i det mindste i kanten (vigende mønster).

   b) Det materiale, som kørekortet er fremstillet af, skal endvidere sikres mod forfalskning ved at anvende mindst tre af følgende metoder (supplerende sikkerhedselementer):

      — trykfarver, hvor farven er afhængig af synsvinklen*,

      — trykfarver, hvor farven er afhængig af temperaturen*,

      — specifikt udformede hologrammer*,

▼B

— variable laserbilleder*,

— ultraviolet fluorescerende trykfarve, synlig og gennemsigtig,

— iriserende tryk,

— digitalt vandmærke i baggrunden,

— infrarøde eller fosforescerende pigmenter,

— taktile bogstaver, symboler eller mønstre*.

c) Medlemsstaterne kan frit indføre yderligere sikkerhedselementer. Som udgangspunkt foretrækkes de metoder, der er markeret med en asterisk, da de gør det muligt for den retshåndhævende myndighed at kontrollere kortets gyldighed uden særligt apparatur.

3. 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 (valgfrit),

▼M2

c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke, trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B: Belgien

BG: Bulgarien

CZ: Tjekkiet

DK: Danmark

D: Tyskland

EST: Estland

GR: Grækenland

E: Spanien

F: Frankrig

▼M4

HR: Kroatien

▼M2

IRL: Irland

I: Italien

CY: Cypern

LV: Letland

LT: Litauen

L: Luxembourg

H: Ungarn

M: Malta

NL: Nederlandene

A: Østrig

▼M2

PL: Polen

P: Portugal

RO: Rumænien

SLO: Slovenien

SK: Slovakiet

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Det Forenede Kongerige,

▼B

d) kørekortets specifikke oplysninger, nummereret således:

1. indehaverens efternavn

2. indehaverens fornavn(e)

3. indehaverens fødselsdato og fødested

4. a) udstedelsesdato

b) udløbsdato eller, hvis kørekortets gyldighedsperiode ikke er begrænset i henhold til artikel 7, stk. 2, litra c), en streg

c) angivelse af den udstedende myndighed (kan trykkes på side 2)

d) foruden det nummer, der er anført i rubrik 5, et andet nummer til administrative formål (valgfrit)

5. kørekortnummer

6. foto af indehaveren

7. indehaverens underskrift

8. bopæl eller postadresse (valgfrit)

9. kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)

▼M2

e) betegnelsen »EU-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »kørekort« på de øvrige EU-sprog trykt med rosa på en sådan måde, at det udgør kørekortets baggrund:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

▼M2

Ceadúas Tiomána

▼M4

Vozačka dozvola

▼M2

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

▼B

f) farveangivelse:

— blå: Pantone Reflex Blue

— gul: Pantone Yellow.

Side 2:

a) 9. kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)

▼M2

10. første udstedelsesdato for hver enkelt kategori (denne dato skal anføres igen på det nye kørekort ved senere erstatning eller ombytning); hvert felt i datoen skrives med to cifre i følgende rækkefølge: dag.måned.år (DD.MM.ÅÅ)

11. udløbsdato for hver enkelt kategori; hvert felt i datoen skrives med to cifre i følgende rækkefølge: dag.måned.år (DD.MM.ÅÅ)

▼B

12. eventuelle supplerende eller restriktive angivelser i kodeform ud for hver kategori.

Følgende koder anvendes:

— kode 01 til 99: ►M2 harmoniserede EU-koder ◄

FØRER (lægelige årsager)

01. Synskorrektion og/eller beskyttelse

01.01. Briller

01.02. Kontaktlinse(r)

01.03. Beskyttelsesbriller

01.04. Uigennemsigtig linse

01.05. Øjenklap

01.06. Briller eller kontaktlinser

▼B

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/t

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

▼B

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 speederpedal

25.02. Speederpedal til skosål

25.03. Vippespeederpedal

25.04. Håndbetjent speeder

25.05. Knæbetjent speeder

25.06. Servospeederpedal/håndtag (elektronisk, pneumatisk osv.)

25.07. Speederpedal til venstre for bremsepedal

25.08. Speederpedal til venstre

25.09. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig speederpedal

30. Tilpassede kombinerede bremse- og speedersystemer

30.01. Parallelle pedaler

30.02. Pedaler i (eller næsten i) samme niveau

30.03. Speeder og bremse med glideskinne

30.04. Speeder og bremse med glideskinne og ortese

30.05. Sammenklappelige/aftagelige speeder- og bremsepedaler

30.06. Hævet gulv

30.07. Afskærmning ved siden af bremsepedalen

30.08. Afskærmning til protese ved siden af bremsepedalen

▼B

30.09. Afskærmning foran speeder- og bremsepedalerne

30.10. Hæl-/benstøtte

30.11. Elbetjent speeder og bremse

35. Tilpassede betjeningsapparater

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

35.01. Betjeningsapparater kan betjenes uden negativ virkning på styring og håndtering af køretøjet

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

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

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

35.05. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) og det kombinerede speeder- og bremsesystem

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)

▼B

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 bremser

44.02. (Tilpasset) håndbetjent forhjulsbremse

44.03. (Tilpasset) fodbetjent baghjulsbremse

44.04. (Tilpasset) speederhåndtag

44.05. (Tilpasset) manuelt gear og manuel kobling

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

44.07. (Tilpassede) betjeningsapparater (retningsvisere, bremselys, …)

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

45. Motorcykel kun med sidevogn

▼M3

46. Kun trehjulede motorcykler

▼B

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/FN-mærke, f.eks. 70.0123456789.NL)

71. Duplikat af kørekort nr. … (for tredjelande EU/FN-mærke, f.eks. 71.987654321.HR)

▼M3

_____

73. Begrænset til kategori B-køretøjer, quadricykler med motor (B1)

_____

▼B

78. Begrænset til køretøjer med automatgear

▼M3

79. (…) Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af artikel 13 i dette direktiv.

79.01. Begrænset til tohjulede køretøjer med eller uden sidevogn

79.02. Begrænset til kategori AM-køretøjer, trehjulede og lette quadricykler

79.03. Begrænset til trehjulede motorcykler

79.04. Begrænset til trehjulede motorcykler, hvortil der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

79.05. Kategori A1-motorcykler med et forhold mellem effekt og vægt på over 0,1 kW/kg

79.06. Kategori BE-køretøjer, hvor påhængskøretøjets tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg

80. Begrænset til indehavere af kørekort til kategori A-køretøjer, trehjulede motorcykler, der endnu ikke er fyldt 24 år

81. Begrænset til indehavere af kørekort til kategori A-køretøjer, tohjulede motorcykler, der endnu ikke er fyldt 21 år

90. Koder anvendt i kombination med koder for tilpasning af køretøjet

▼M2

95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i direktiv 2003/59/EF indtil … [f.eks.: 95(01.01.12)]

▼M3

96. Kategori B-køretøjer, hvortil er koblet et påhængskøretøj, hvis tilladte totalmasse overstiger 750 kg, hvor den tilladte totalmasse af en sådan kombination overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 4 250 kg

97. Ikke godkendt til at føre et kategori C1-køretøj, der falder inden for anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport ([1]).

▼B

— kode 100 og derover: nationale koder, der kun gælder ved færdsel på den udstedende medlemsstats område.

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

13. Plads til, at værtsmedlemsstaten i forbindelse med anvendelsen af punkt 4, litra a), i dette bilag, eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn.

([1]) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

▼B

14. Plads til, at den udstedende medlemsstat eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører færdselssikkerheden (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 færdselssikkerheden; medtagelsen af sådanne påtegninger påvirker på ingen måde anvendelsen af modellen som kørekort.

▼M2

b) En forklaring til følgende nummererede punkter på kørekortets side 1 og 2: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 og 12.

▼M4

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af de nævnte sprog, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

▼B

c) Der skal på ►M2 EU-modellen ◄ til kørekort afsættes en tom plads, således at der er mulighed for på dette sted at indsætte en mikrochip eller en anden tilsvarende edb-anordning.

4. Særlige bestemmelser

a) Når indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med dette bilag, har sin sædvanlige bopæl 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, såsom stregkoder og nationalitetsmærker, 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.

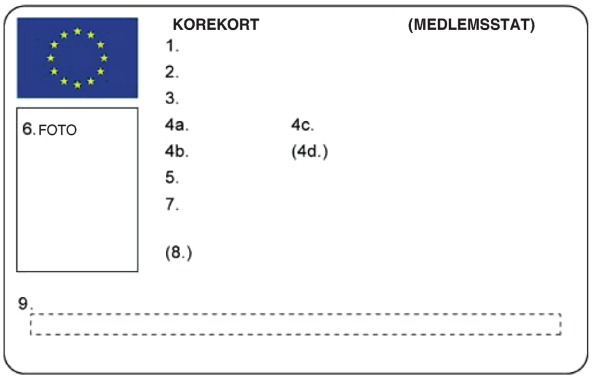
▼M2

c) Alle oplysninger på kortets for- og bagside skal kunne læses med det blotte øje; skriftstørrelsen i punkt 9-12 skal være mindst 5 pkt.

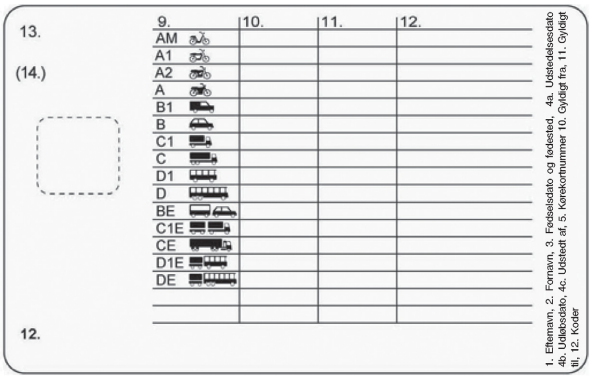
▼**M2**

EU-MODEL TIL KØREKORT

Side 1



Side 2



_____

▼B

BILAG II

I. MINDSTEKRAV TIL KØREPRØVER

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

— en prøve i kundskaber (teoretisk prøve), og derefter

— en prøve i færdigheder og adfærd (praktisk prøve).

I det følgende beskrives, hvordan prøverne skal gennemføres.

A. TEORETISK PRØVE

1. **Form**

Den valgte form skal sikre, at ansøgeren har den fornødne viden om de emner, der er anført i punkt 2, 3 og 4.

Alle kørekortansøgere til en kategori, som har bestået den teoretiske prøve til en anden kategori, kan undtages fra de fælles bestemmelser i punkt 2, 3 og 4.

2. **Fælles indhold for alle køretøjskategorier**

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

2.1.1. Færdselsreglerne:

— navnlig færdselstavler, afmærkninger og signaler, vigepligt og hastighedsbegrænsninger.

2.1.2. Føreren:

— vigtigheden af årvågenhed og adfærd 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 vejrforhold 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 og de mest udsatte kategorier, såsom børn, fodgængere, cyklister og gangbesværede,

▼B

— 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; ansøgeren skal kunne opdage de mest almindelige fejl, især ved styretøj, hjulophæng, bremser, dæk, lygter og tegngivningsapparater, refleksanordninger, førerspejle, forrude, vinduesviskere, udstødningssystemet, sikkerhedsseler og lydsignalapparater.

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 lydsignalapparater, moderat brændstofforbrug, begrænsning af forurenende emissioner osv.).

3. **Særlige bestemmelser for kategori A1, A2 og A**

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 kontakt til motorstop, oliestand og kæde.

4. **Særlige bestemmelser for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E**

4.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:

▼M3

4.1.1. Regler om køre- og hviletid som fastlagt i Rådets og Europa-Parlamentets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [1] samt om anvendelse af kontrolapparat som fastlagt i forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

[1] EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

▼B

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 planlægge en 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, CE, C1 og C1E).

4.1.10. Førerens ansvar ved passagerbefordring, passagerernes komfort og sikkerhed, befordring af børn, nødvendige kontroller før kørslen; alle slags busser bør indgå i den teoretiske prøve (busser til offentlig transport, langtursbusser, busser med specialmål, ...) (kun kategori D, DE, D1 og D1E).

▼M3

4.1a. Medlemsstaterne kan fritage ansøgere om kørekort til kategori C1- eller C1E-køretøjer, der falder uden for anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3821/85, for at demonstrere viden om de emner, der er anført i punkt 4.1.1. til 4.1.3.

▼B

4.2. Obligatorisk kontrol af generel viden om følgende yderligere bestemmelser vedrørende kategori C, CE, D og DE:

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.

4.2.4. Principperne for forskellige typer bremsesystemer og hastighedsbegrænsere, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse samt betjening af blokeringsfri bremser.

4.2.5. Principperne for forskellige typer sammenkoblingssystemer, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse (kun kategori CE og DE).

4.2.6. Metode til fejlfinding ved driftsfejl.

▼B

4.2.7. Forebyggende vedligeholdelse 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 CE).

B. PRAKTISK PRØVE

5. **Køretøjet og dets udstyr**

▼M3

5.1. Køretøjets gearkasse

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

Ved et »køretøj med manuelt gear« forstås et køretøj, der indeholder en koblingspedal (eller et håndtag, der betjenes manuelt, for kategori A, A2 og A1), som skal betjenes af føreren, når bilen skal starte eller stoppe, og når der skiftes gear.

5.1.2. Køretøjer, der ikke overholder kriterierne i punkt 5.1.1., vil blive betragtet som værende med automatgear.

Består ansøgeren den praktiske prøve i et køretøj med automatgear, jf. dog punkt 5.1.3., anføres dette på det kørekort, som udstedes på grundlag af prøven. Kørekort, der indeholder denne angivelse, kan kun benyttes til kørsel med køretøjer med automatgear.

5.1.3. Særlige bestemmelser for køretøjer i kategori C, CE, D og DE

Hvis ansøgeren allerede har kørekort til et køretøj med manuelt gear i mindst én af følgende kategorier: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 eller D1E og under den praktiske prøve er blevet prøvet i de færdigheder, der er omhandlet i punkt 8.4., kan medlemsstaterne beslutte, at der ikke skal anføres begrænsninger på kørekortet for kategori C-, CE-, D- eller DE-køretøjer indeholdende automatgear som beskrevet i punkt 5.1.2.

5.2. Køretøjer, der anvendes til praktiske prøver, skal opfylde nedenstående mindstekrav. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere krav eller tilføje flere. Medlemsstaterne kan for kategori A1-, A2- og A-køretøjer, der anvendes til praktiske prøver, anvende en tolerance på 5 cm^3 slagvolumen under den mindste påkrævede slagvolumen.

Kategori A1:

Motorcykel af kategori A1 uden sidevogn med en maksimal motoreffekt på 11 kW og med et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg, og som kan opnå en hastighed på mindst 90 km/t.

Hvis motorcyklen er drevet af en forbrændingsmotor, skal dens slagvolumen være på mindst 120 cm^3.

Hvis motorcyklen er drevet af en elektrisk motor, skal forholdet mellem effekt og vægt være mindst 0,08 kW/kg.

Kategori A2:

Motorcykel uden sidevogn med en motoreffekt på mindst 20 kW, men ikke over 35 kW, og med et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg.

▼M3

Hvis motorcyklen er drevet af en forbrændingsmotor, skal dens slagvolumen være på mindst 400 cm^3.

Hvis motorcyklen er drevet af en elektrisk motor, skal forholdet mellem effekt og vægt være mindst 0,15 kW/kg.

Kategori A:

Motorcykel uden sidevogn med en ubelastet masse på over 180 kg, som har en motoreffekt på mindst 50 kW. En tolerance på 5 kg under den mindste påkrævede masse kan godkendes af medlemsstaten.

Hvis motorcyklen er drevet af en forbrændingsmotor, skal dens slagvolumen være på mindst 600 cm^3.

Hvis motorcyklen er drevet af en elektrisk motor, skal forholdet mellem effekt og vægt være mindst 0,25 kW/kg.

▼B

Kategori B:

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

Kategori BE:

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/t, 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 smallere end motorkøretøjet under forudsætning af, at udsynet bagud kun er muligt ved brug af de udendørs bakspejle på motorkøretøjet; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

Kategori B1:

Quadricykel med motor, som kan opnå en hastighed på mindst 60 km/t.

▼M3

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/t; med ABS-bremser og med et transmissionssystem, der tillader føreren at vælge gear manuelt, 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 totalmasse på mindst 10 000 kg.

Kategori CE:

Enten et leddelt køretøj eller en enhed bestående af et kategori C-prøvekøretøj og et påhængskøretøj, som er mindst 7,5 m lang; både det leddelte køretøj og enheden skal have en tilladt totalmasse på mindst 20 000 kg, en længde på mindst 14 m og en bredde på mindst 2,4 m og skal kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/t samt have ABS-bremser og et transmissionssystem, der tillader føreren at vælge gear manuelt, 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 køretøj og enheden skal have en faktisk totalmasse på mindst 15 000 kg.

▼B

Kategori C1:

Køretøj af kategori C1 med en tilladt totalmasse på mindst 4 000 kg og en længde på mindst 5 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; 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.

Kategori C1E:

Enhed bestående af et kategori C1-prøvekøretøj og et påhængskøretøj 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/t; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; den lukkede vognkasse kan også være lidt smallere end førerhuset under forudsætning af, at udsynet bagud kun er muligt ved brug af de udendørs bakspejle på motorkøretøjet; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

Kategori D:

Køretøj af kategori D med en længde på mindst 10 m og en bredde på mindst 2,4 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

Kategori DE:

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

Kategori D1:

Køretøj af kategori D1 med en tilladt totalmasse på mindst 4 000 kg og en længde på mindst 5 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

Kategori D1E:

Enhed bestående af et kategori D1-prøvekøretøj og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1 250 kg, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst 2 m høj og 2 m bred; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

Prøvekøretøjer til kategori BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, som ikke overholder ovenstående mindstekrav, men som var i brug på eller før ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv, kan stadig anvendes i en periode på højst ti år efter denne dato. Kravene til prøvekøretøjers vægt under køreprøven skal senest være gennemført i medlemsstaterne 10 år efter ikrafttrædelsesdatoen for Kommissionens direktiv 2000/56/EF ([1]):

([1]) EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45 (Kommissionens direktiv 2000/56/EF af 14. september 2000 om ændring af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort.

▼B

6. **Praktisk prøve for kategori A1, A2 og A**

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

Ansøgere 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 styrthjelm.

6.1.2. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af: dæk, bremser, styretøj, kontakt til motorstop (hvis muligt), kæde, oliestand, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

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/t, og en manøvre med henblik på at undvige en forhindring skal udføres ved en hastighed på mindst 50 km/t; 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 nødbremsning ved en hastighed på mindst 50 km/t; 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 ikrafttrædelsen af direktiv 2000/56/EF.

6.3. *Adfærd i trafikken*

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende 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.

▼B

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

6.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer; sporvogns-/busstop; fodgængerovergange; 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 BE**

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

Ansøgere 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, bremser, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske, sprinklervæske), lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

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 BE).

7.1.6. Kontrol af koblingsmekanismen, bremser og elektriske forbindelser (kun kategori BE).

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 BE: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden*

7.3.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængskøretøj; i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængsvognen stå side om side (dvs. ikke på en linje).

▼B

7.3.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius det overlades til medlemsstaterne at fastsætte.

7.3.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning.

7.4. *Adfærd i trafikken*

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende 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; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.

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

7.4.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

8. **Praktisk prøve for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E**

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

Ansøgere 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, bremser, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

▼M3

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. Sidstnævnte krav gælder ikke for ansøgere om kørekort til et kategori C1- eller C1E-køretøj, der ikke hører under anvendelsesområdet for dette forordning.

▼B

8.1.5. Kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og hjulophæng.

▼B

8.1.6. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, (eventuel) læssemekanisme, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori C, CE, C1 og C1E).

8.1.7. Kontrol af koblingsmekanismen, bremser og elektriske forbindelser (kun kategori CE, C1E, DE og D1E).

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, DE, D1 og D1E).

8.1.9. Læse et vejkort og planlægge en rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).

8.2. *Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden*

8.2.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængsvogn eller sættevogn (kun kategori CE, C1E, DE og D1E); i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængskøretøjet stå 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, CE, C1 og C1E).

8.2.4. Parkere for at lade passagerer stige sikkert på og af bussen (kun kategori D, DE, D1 og D1E).

8.3. *Adfærd i trafikken*

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende 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; (eventuelt) 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.

▼M3

8.4. *Sikker og energieffektiv kørsel*

8.4.1. Kørsel på en måde, som er sikker, og som mindsker brændstofforbruget og emissionen under acceleration, deceleration, kørsel op og ned ad bakke, ved når det er nødvendigt manuelt at vælge gear.

▼B

9. **Bedømmelse af den praktiske prøve**

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

Prøvesagkyndige skal uddannes til at foretage en korrekt bedømmelse af ansøgerens 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 ansøger 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 ansøgeren. 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 ansøgeren 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, bremser (herunder tredje bremsesystem, hvis det findes) og styretøj; beherskelse af køretøjet under forskellige forhold og ved forskellige hastigheder; stabil placering på vejbanen; køretøjets vægt, dimensioner og egenskaber; lastens vægt og art (kun kategori BE, C, CE, C1, C1E, DE og D1E); passagerers komfort (kun kategori D, DE, D1 og D1E) (ingen hurtig acceleration, jævn kørsel og ingen hårde opbremsninger).

▼M3

9.3.2. Økonomisk, sikker og energieffektiv kørsel under hensyntagen til omdrejningstallet, gearskift, bremsning og acceleration (kun kategori B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E).

▼B

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 retningsskift, vognbaneskift, særlige manøvrer).

▼B

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), tage 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 efter omstændighederne, forudseenhed, anvendelse af de forskellige bremsesystemer (kun kategori C, CE, D og DE); anvendelse af andre fartbegrænsende systemer end bremser (kun for kategori C, CE, D og DE).

10. **Prøvens varighed**

Både prøvens varighed og den afstand, som tilbagelægges, skal være tilstrækkelige til, at de i punkt B i dette bilag 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, A2, B, B1 og BE og 45 minutter for de øvrige kategorier. Perioden omfatter ikke modtagelse af ansøgeren, 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 bedømmelsen af særlige manøvrer, kan foregå på en særlig prøvebane. 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/t, 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 trafiktæthed. Køretiden på vejen bør anvendes optimalt til at bedømme ansøgerens 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 til enhver tid være i besiddelse af de kundskaber og færdigheder og 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,

▼B

— 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, herunder 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 og fremover vil udvise den adfærd, der kræves for at føre et motorkøretøj.

▼B

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, A2, AM, B, B1 og BE.

1.2. Gruppe 2:

førere af køretøjer i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.

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

Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse, hvis det i forbindelse med de formaliteter, der kræves gennemført, eller under de prøver, de 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

Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse inden udstedelsen af deres første kørekort, og førerne skal derefter ved hver fornyelse af kørekortet undersøges i overensstemmelse med den gældende nationale ordning i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl.

5. Medlemsstaterne kan opstille strengere standarder end foreskrevet i dette bilag for udstedelse og fornyelse af kørekort.

▼M1

SYNET

6. Den, der ansøger om kørekort, skal undersøges med henblik på at sikre, at vedkommendes synssans er tilstrækkeligt god til, at vedkommende kan føre motorkøretøj. Er der grund til at nære formodning om, at ansøgerens syn ikke er tilstrækkeligt godt, skal vedkommende undersøges af en kompetent lægelig myndighed. Ved undersøgelsen skal der lægges særlig vægt på følgende: synsstyrken, synsfeltet, synsevnen i tusmørke, følsomhed overfor blænding og kontraster, dobbeltsyn og andre synsfunktioner, som kan bringe færdselssikkerheden i fare.

For førere i gruppe 1 kan udstedelse af kørekort overvejes i »ganske særlige tilfælde«, hvor normen for synsfelt eller synsstyrke ikke kan overholdes; i sådanne tilfælde skal føreren undersøges af en kompetent lægelig myndighed for at påvise, at der ikke foreligger andre nedsættelser af synsfunktionen på grund af bl.a. blænding, kontrastfølsomhed og synsevne i tusmørke. Føreren eller ansøgeren skal også aflægge en af en kompetent myndighed tilrettelagt praktisk prøve med et positivt resultat.

▼M1

Gruppe 1:

6.1. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende linser, have en binokular synsstyrke på mindst 0,5 på de to øjne tilsammen.

Desuden skal synsfeltet i det horisontale plan være mindst 120°, synsvinklen skal være mindst 50° til venstre og højre og 20° i op- og nedadgående retning. Der må ikke være nogen fejl inden for en radius af 20° fra det centrale synsfelt.

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 har totalt funktionelt tab af synsevne på det ene øje, eller som kun bruger det ene øje, f.eks. i tilfælde af dobbeltsyn, skal have en synsstyrke på mindst 0,5, eventuelt med korrigerende linser. 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 dette øje er i overensstemmelse med kravet i punkt 6.1.

6.3. Et nyligt konstateret tilfælde af dobbeltsyn eller tab af synsevne på det ene øje bør efterfølges af en hensigtsmæssig periode (f.eks. seks måneder), hvor kørsel ikke er tilladt. Efter denne periode vil kørsel kun være tilladt, hvis synseksperter og køresagkyndige afgiver positiv udtalelse.

Gruppe 2:

6.4. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende linser, have en synsstyrke på mindst 0,8 på det bedste øje og mindst 0,1 på det dårligste øje. Hvis der anvendes korrigerende linser for at opnå værdier på 0,8 og 0,1, skal den mindst krævede synsstyrke (0,8 og 0,1) være opnået ved hjælp af brilleglas, hvis styrke ikke må overstige plus otte dioptrier, eller ved hjælp af kontaktlinser. Korrektionen skal kunne tåles godt.

Desuden skal synsfeltet i det horisontale plan på begge øjne være mindst 160°, synsvinklen skal være mindst 70° til venstre og højre og 30° i op- og nedadgående retning. Der må ikke være nogen fejl inden for en radius af 30° fra det centrale synsfelt.

Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af nedsat følsomhed over for kontraster eller af dobbeltsyn.

Et alvorligt tab af synsevne på det ene øje bør efterfølges af en hensigtsmæssig periode (f.eks. seks måneder), hvor kørsel ikke er tilladt. Efter denne periode vil kørsel kun være tilladt, hvis synseksperter og køresagkyndige afgiver positiv udtalelse.

▼B

HØRELSEN

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

▼B

BEVÆGELSESHÆMMEDE

8. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for ansøgere 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 ansøgere og førere. Udtalelsen skal være baseret på en medicinsk vurdering af den pågældendes sygdom eller deformitet og om nødvendigt 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 vis.

8.2. Kørekort kan udstedes eller fornyes for ansøgere med en fremadskridende sygdomstilstand, såfremt vedkommende jævnligt kontrolleres med henblik på at konstatere, om han stadig kan føre motorkøretøj på betryggende vis.

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 til eller fornyes for ansøgere, der lider af alvorlige forstyrrelser i hjerterytmen.

9.2. Kørekort kan, på grundlag af en lægeerklæring, udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der anvender pacemaker, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

9.3. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere 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 til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af angina pectoris, når de er i hvile eller ved sindsbevægelse. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere og førere, der har haft hjerteinfarkt, kan kun finde sted på grundlag af en lægeerklæring og eventuelt med krav om regelmæssig lægekontrol.

▼B

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.

▼M1

SUKKERSYGE

10. I de følgende afsnit defineres alvorlig hypoglykæmi som en tilstand, der kræver assistance fra en anden person, og en recidiverende hypoglykæmi defineres som et andet alvorligt tilfælde af hypoglykæmi inden for en periode på 12 måneder.

Gruppe 1:

10.1. Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere med sukkersyge. Når disse personer behandles med medicin, bør de underkastes en autoriseret lægelig vurdering og regelmæssige lægeundersøgelser, afpasset efter hvert enkelt tilfælde, og med højst fem års mellemrum.

10.2. Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere, der lider af recidiverende alvorlig hypoglykæmi og/eller nedsat erkendelse af tilstanden. En fører, der lider af sukkersyge, skal påvise, at vedkommende forstår risikoen i forbindelse med hypoglykæmi og er i stand til at kontrollere sygdommen på en tilfredsstillende måde.

Gruppe 2:

10.3. Det bør overvejes, om der skal udstedes/fornyes kørekort for førere i gruppe 2 med sukkersyge. Når disse personer behandles med medicin, der medfører risiko for fremkaldelse af hypoglykæmi (f.eks. insulin og visse tabletter), gælder følgende kriterier:

— der må ikke have været tilfælde af hypoglykæmi inden for de seneste 12 måneder

— føreren skal være fuldt bevidst om tilstedeværelsen af hypoglykæmi

— føreren skal påvise, at vedkommende er i stand til at kontrollere sygdommen ved regelmæssige målinger af blodsukkerniveauet, mindst to gange om dagen og på tidspunkter, hvor vedkommende skal køre

— føreren skal påvise, at vedkommende forstår risikoen i forbindelse med hypoglykæmi

— der må ikke være andre komplikationer i forbindelse med sukkersygen, som kan medføre køreforbud.

I disse tilfælde bør udstedelse af kørekort desuden være betinget af en udtalelse fra en kompetent lægelig myndighed og regelmæssige lægeundersøgelser, som foretages med højst tre års mellemrum.

10.4. Et alvorligt tilfælde af hypoglykæmi, selv i vågen tilstand, der ikke har forbindelse med kørsel, bør indberettes og give anledning til ny vurdering af køretilladelsen.

▼B

NERVESYGDOMME

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

▼B

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.

▼M1

EPILEPSI

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

Epilepsi defineres som en tilstand, hvor en person har haft to eller flere epileptiske anfald inden for et tidsrum på under fem år. Et provokeret epileptisk anfald defineres som et anfald, der skyldes en kendt årsag, som kan undgås.

Personer, der har haft et første eller et enkeltstående anfald eller tab af bevidsthed, bør rådes til at undlade kørsel. Der kræves en specialisterklæring med angivelse af kørselsforbuddets varighed og arten af påkrævet opfølgning.

Det er særdeles vigtigt, at personens specifikke epilepsisyndrom og anfaldstype identificeres, således at der kan foretages en korrekt vurdering af kørselssikkerheden (herunder risikoen for yderligere anfald) og iværksættes en hensigtsmæssig terapi. Dette bør overlades til en neurolog.

Gruppe 1:

12.1. Udstedelse af kørekort til førere i gruppe 1 med epilepsi bør underkastes en løbende vurdering, indtil de har været anfaldsfri i mindst fem år.

Hvis en person lider af epilepsi, er kriterierne for udstedelse af et ubetinget kørekort ikke opfyldt. Den kørekortudstedende myndighed bør underrettes herom.

12.2. Provokerede epileptiske anfald: ansøgere, der har haft et provokeret epileptisk anfald som følge af en kendt provokerende faktor, som sandsynligvis ikke vil opstå under kørsel, kan på individuel basis erklæres egnede til at køre på grundlag af en neurologisk udtalelse (vurderingen bør om nødvendigt foretages i overensstemmelse med andre relevante bestemmelser i bilag III (f.eks. om indtagelse af alkohol eller andre ledsagesygdomme).

12.3. Første eller enkeltstående uprovokerede anfald: ansøgere, der har haft et første eller enkeltstående epileptisk anfald, kan erklæres egnede til at køre efter en anfaldsfri periode på seks måneder på grundlag af en lægelig vurdering. Nationale myndigheder kan tillade førere med gode prognoseindikatorer at køre tidligere.

12.4. Tab af bevidsthed i andre tilfælde: tab af bevidsthed bør vurderes på baggrund af risikoen for gentagelse under kørsel.

12.5. Epilepsi: førere kan erklæres egnede til at køre efter ét år uden yderligere anfald.

▼M1

12.6. Anfald udelukkende i sovende tilstand: ansøgere eller førere, der kun har haft anfald i sovende tilstand, kan erklæres egnede til at køre, når dette anfaldsmønster er blevet bekræftet over en periode, der ikke må være kortere end den anfaldsfrie periode, som gælder epilepsi. Hvis der forekommer anfald i vågen tilstand, skal der gå ét år uden yderligere anfald, før der kan udstedes kørekort (jf. »Epilepsi«).

12.7. Anfald uden påvirkning af bevidstheden eller evnen til at handle: ansøgere eller førere, der aldrig har haft anfald bortset fra anfald, som beviseligt hverken har påvirket bevidstheden eller medført nedsat funktionel evne, kan erklæres egnede til at køre, når dette anfaldsmønster er blevet bekræftet over en periode, der ikke må være kortere end den anfaldsfrie periode, som gælder epilepsi. Hvis der forekommer andre anfald af anden art, skal der gå et år uden yderligere anfald, før der kan udstedes kørekort (jf. »Epilepsi«).

12.8. Anfald som følge af en lægeordineret ændring eller afslutning af en terapi mod epilepsi: patienten kan rådes til ikke at køre fra det tidspunkt, hvor ændringen indtræder, og herefter i seks måneder efter det tidspunkt, hvor behandlingen afsluttes. Hvis der forekommer anfald efter en lægeordineret ændring eller fjernelse af medicinering, vil kørsel ikke være tilladt i tre måneder, hvis den tidligere effektive behandling genoptages.

12.9. Efter et operativt indgreb til behandling af epilepsi: (jf. »Epilepsi«).

Gruppe 2:

12.10. Ansøgeren må ikke have modtaget medicin mod epilepsi i den fastsatte anfaldsfrie periode. Der skal have været en passende lægelig opfølgning. En omfattende neurologisk undersøgelse må ikke have afsløret nogen cerebral patologi, og elektroencefalografi (EEG) må ikke have vist nogen epileptiform aktivitet. Der bør udføres et EEG og foretages en passende neurologisk vurdering efter den akutte periode.

12.11. Provokerede epileptiske anfald: ansøgere, der har haft et provokeret epileptisk anfald som følge af en kendt provokerende faktor, som sandsynligvis ikke vil opstå under kørsel, kan erklæres egnede til at køre på grundlag af en neurologisk udtalelse. Der bør udføres et EEG og foretages en passende neurologisk vurdering efter den akutte periode.

En person med en strukturel intracerebral læsion, der har øget risiko for anfald, bør ikke få tilladelse til at føre køretøjer i gruppe 2, før risikoen for epilepsi er faldet til mindst 2 % om året. Vurderingen bør om nødvendigt foretages i overensstemmelse med andre relevante bestemmelser i bilag III (f.eks. om indtagelse af alkohol).

12.12. Første eller enkeltstående uprovokerede anfald: ansøgere, der har haft et første uprovokeret epileptisk anfald, kan erklæres egnede til at køre, når der er gået fem år uden yderligere anfald og uden indtagelse af medicin mod epilepsi, hvis der er blevet foretaget en hensigtsmæssig neurologisk undersøgelse. Nationale myndigheder kan tillade førere med gode prognoseindikatorer at køre tidligere.

12.13. Tab af bevidsthed i andre tilfælde: tab af bevidsthed bør vurderes på grundlag af risikoen for gentagelse under kørsel. Risikoen for gentagelse bør være 2 % om året eller mindre.

▼M1

12.14. Epilepsi: der skal være gået ti år uden anfald og uden indtagelse af medicin mod epilepsi. Nationale myndigheder kan tillade førere med gode prognoseindikatorer at køre tidligere. Dette gælder også unge med epilepsi.

Visse forstyrrelser (f.eks. arteriovenøs misdannelse eller intracerebral blødning) medfører øget risiko for anfald, også selv om der endnu ikke er forekommet anfald. I en sådan situation bør en kompetent lægelig myndighed foretage en vurdering; risikoen for anfald bør være højst 2 % om året, før der kan udstedes kørekort.

▼B

MENTALE FORSTYRRELSER

Gruppe 1

13.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere 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 til eller fornyes for ansøgere og førere, der er afhængige af alkohol, eller som ikke kan holde bilkørsel og indtagelse af alkohol adskilt.

Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere 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 de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

▼B

NARKOTIKA OG LÆGEMIDLER

15. Misbrug

Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere 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 til eller fornyes for ansøgere og førere, der regelmæssigt indtager psykofarmaka, uanset disses form, når de kan nedsætte vedkommendes evne til at føre motorkøretøj på betryggende vis, 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 de yderligere risici, 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 til og fornyes for ansøgere og førere, der lider af alvorlig nyreinsufficiens, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

Gruppe 2

16.2. Kørekort kan hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere 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 til eller fornyes for ansøgere 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 de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

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

▼B

BILAG IV

MINDSTEKRAV TIL PERSONER, DER GENNEMFØRER PRAKTISKE KØREPRØVER

1. **Kompetencer, der kræves af køreprøvesagkyndige**

1.1. En person, der er godkendt til at foretage en praktisk vurdering i et motorkøretøj af en ansøgers køreevner, skal have viden, færdigheder og forståelse inden for de emner, der er anført i punkt 1.2-1.6.

1.2. Den køreprøvesagkyndiges kompetencer skal være relevante for vurdering af en ansøgers kørsel ved en køreprøve i den valgte kørekortkategori.

1.3. Viden om og forståelse af kørsel og vurdering:

— teori om adfærd i trafikken,

— opfattelse af farer og undvigelse af ulykker,

— det pensum, der ligger til grund for køreprøvestandarder,

— kravene ved køreprøven,

— den relevante del af færdselslovgivningen, herunder relevant EU-lovgivning og national lovgivning samt forklarende retningslinjer,

— vurderingsteori og -teknikker,

— defensiv kørsel.

1.4. Vurderingsevner:

— evne til præcist at iagttage, overvåge og evaluere ansøgerens samlede præstation, navnlig:

  — korrekt og fuldstændig erkendelse af faresituationer,

  — præcis afgørelse af årsagen til og de sandsynlige følger af sådanne situationer,

  — opnåelse af kompetence og erkendelse af fejl,

  — ensartet og konsekvent vurdering,

— hurtig tilegnelse af informationer og uddragning af de centrale elementer,

— forudseenhed, identifikation af potentielle problemer og udvikling af løsningsstrategier,

— hurtig og konstruktiv feedback.

1.5. Personlige køreevner:

— En person, der er godkendt til at gennemføre en praktisk prøve i forbindelse med en kategori af kørekort, skal kunne føre den pågældende type motorkøretøj på et konstant højt kørselsniveau.

▼B

1.6. Højt serviceniveau:

— fastlægge og meddele, hvad ansøgeren kan forvente under prøven,

— meddele sig tydeligt og vælge indhold, stil og sprogbrug afhængig af publikum og situation samt svare på spørgsmål fra ansøgerne,

— sørge for tydelig feedback om prøveresultatet,

— behandle ansøgere med respekt og uden forskelsbehandling.

1.7. Viden om køretøjsteknik og -fysik

— viden om køretøjsteknik, som f.eks. styretøj, dæk, bremser og lys, navnlig i forbindelse med motorcykler og tunge køretøjer,

— lastesikkerhed,

— viden om køretøjsfysik, som f.eks. hastighed, friktion, dynamik, energi.

1.8. Brændstofbesparende og miljøvenlig kørsel

2. **Generelle betingelser**

2.1. Køreprøvesagkyndige for kategori B:

a) skal have haft kørekort til kategori B i mindst tre år,

b) skal være fyldt 23 år,

c) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,

d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3 som defineret i Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer ([1]),

e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

2.2. Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier:

a) skal have kørekort til den pågældende kategori eller have erhvervet tilsvarende viden gennem en relevant erhvervsuddannelse,

b) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,

c) skal have været køreprøvesagkyndig for kategori B og udøvet dette hverv i mindst tre år; kravet om treårsperioden kan opgives, hvis den prøvesagkyndige godtgør, at han har:

— mindst fem års erfaring med kørsel i den pågældende kategori eller

([1]) EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

▼B

— en teoretisk og praktisk vurdering af køreevner på et højere niveau end krævet for at opnå kørekort, således at dette krav bliver unødvendigt,

d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3, som defineret i beslutning 85/368/EØF,

e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

2.3. *Ækvivalens*

2.3.1. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori AM, A1, A2 og A efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

2.3.2. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori C1, C, D1 og D efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

2.3.3. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori BE, C1E, CE, D1E og DE efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

3. **Grunduddannelse**

3.1. *Oplæring*

3.1.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende på tilfredsstillende måde have afsluttet et uddannelsesprogram, som medlemsstaterne kan fastlægge med henblik på erhvervelse af de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1.

3.1.2. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige uddannelsesprogrammer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

3.2. *Eksaminer*

3.2.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende demonstrere tilfredsstillende viden, forståelse, færdigheder og evner inden for de emner, der er anført i punkt 1.

3.2.2. Medlemsstaterne afholder eksaminer, hvor det på pædagogisk passende måde vurderes, om en person har de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1, navnlig punkt 1.4. Eksamensforløbet skal omfatte både en teoretisk og en praktisk del. Der kan anvendes computerbaseret vurdering, hvis det er hensigtsmæssigt. De nærmere enkeltheder vedrørende arten og varigheden af prøver og vurderinger som led i eksaminationen fastlægges af de enkelte medlemsstater.

3.2.3. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige eksaminer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

4. **Kvalitetssikring og efteruddannelse**

4.1. *Kvalitetssikring*

4.1.1. Medlemsstaterne indfører kvalitetssikringsordninger for at opretholde de køreprøvesagkyndiges standard.

▼B

4.1.2. Kvalitetssikringsordningerne skal omfatte tilsyn med de køreprøvesagkyndige i forbindelse med udførelsen af deres arbejde, efteruddannelse, fornyede godkendelse og løbende faglige udvikling samt regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, de har gennemført.

4.1.3. Medlemsstaterne sørger for, at alle køreprøvesagkyndige underkastes et årligt tilsyn under anvendelse af de kvalitetssikringsordninger, der er nævnt i punkt 4.1.2. Desuden sørger medlemsstaterne for, at alle køreprøvesagkyndige en gang hvert femte år observeres, mens de gennemfører køreprøver, i en periode på sammenlagt mindst en halv dag, således at det er muligt at observere flere køreprøver. Hvis der er grund til påtale, skal der tages initiativ til at rette op på forholdet. Den person, der foretager tilsynet, skal være godkendt hertil af medlemsstaten.

4.1.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder tilsynskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori.

4.1.5. Arbejdet med køreprøver overvåges og tilses af et organ, der er godkendt af medlemsstaten, for at sikre en korrekt og konsekvent vurdering.

4.2. *Efteruddannelse.*

4.2.1. Medlemsstaterne sørger for, at de køreprøvesagkyndige for at bevare deres godkendelse, og uanset hvor mange kategorier de er godkendt til:

— som et minimum gennemfører en regelmæssig efteruddannelse af i alt fire dages varighed for hver toårsperiode for at:

— vedligeholde og genopfriske den nødvendige viden og de nødvendige færdigheder i at afholde prøver,

— udvikle nye kompetencer, der har fået væsentlig betydning for udøvelsen af deres erhverv,

— sikre, at den køreprøvesagkyndige fortsat gennemfører prøver på en retfærdig og ensartet måde,

— som et minimum gennemfører en efteruddannelse af i alt mindst fem dages varighed for hver femårsperiode for at:

— udvikle og vedligeholde de nødvendige praktiske kørefærdigheder.

4.2.2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at de køreprøvesagkyndige, som ifølge den gældende kvalitetssikringsordning har udvist alvorlige mangler, omgående modtager særlig efteruddannelse.

4.2.3. Efteruddannelsen kan foregå som briefinger, klasseundervisning, konventionel eller edb-baseret læring, og den kan gennemføres individuelt eller på gruppebasis. Den kan omfatte fornyet godkendelse af standarder, hvis medlemsstaterne finder det hensigtsmæssigt.

4.2.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder efteruddannelseskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori, hvis betingelsen i punkt 4.2.5 er opfyldt.

4.2.5. Hvis en køreprøvesagkyndig i løbet af en periode på 24 måneder ikke har gennemført prøver for en bestemt kategori, foretager han en passende fornyet vurdering, inden han får tilladelse til at gennemføre køreprøver for den pågældende kategori. Denne fornyede vurdering kan foretages som led i kravet i punkt 4.2.1.

▼B

5. **Erhvervede rettigheder**

5.1. Medlemsstaterne kan tillade, at personer, der umiddelbart inden disse bestemmelsers ikrafttræden havde tilladelse til at gennemføre køreprøver, fortsætter hermed, uanset at de ikke er godkendt i henhold til de generelle betingelser i punkt 2 eller grunduddannelsesforløbet i punkt 3.

5.2. Disse køreprøvesagkyndige er imidlertid omfattet af de regelmæssige tilsyn og kvalitetssikringsordninger, der er omhandlet i punkt 4.

▼B

BILAG V

MINDSTEKRAV TIL UDDANNELSE OG PRØVNING AF FØRERE AF DE SAMMENKOBLEDE KØRETØJER, DER ER DEFINERET I ARTIKEL 4, STK. 4, LITRA B), ANDET AFSNIT

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:

   — godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d), eller,

   — afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d).

2.1 Varigheden af føreruddannelsen

   — mindst 7 timer.

3. Indholdet af føreruddannelsen

   Føreruddannelsen skal omfatte den viden, de færdigheder og den adfærd, der er beskrevet i punkt 2 og 7 i bilag II. Der skal navnlig lægges vægt på følgende:

   — køretøjsdynamik, sikkerhedskriterier, det trækkende køretøj og påhængskøretøjet (koblingsmekanismen), korrekt læsning og sikkerhedsanordninger.

   En praktisk komponent, der omfatter følgende øvelser: acceleration, deceleration, vendemanøvrer, bremsning, bremselængde, vognbaneskift, bremsning/undvigemanøvre, udsving med påhængskøretøj, sammen- og frakobling af motorkøretøj og påhængskøretøj, parkering;

   — alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej,

   — sammenkoblede køretøjer, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.

4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd

Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er omhandlet i punkt 3 i dette bilag.

▼B

BILAG VI

MINDSTEKRAV TIL UDDANNELSE OG PRØVNING AF FØRERE AF MOTORCYKLER, SOM HENHØRER UNDER KATEGORI A (GRADVIS ADGANG)

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:

   — godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), eller

   — afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c).

2. Varigheden af føreruddannelsen

   — mindst 7 timer.

3. Indholdet af føreruddannelsen

   — Føreruddannelsen skal dække alle de aspekter, der er omfattet af punkt 6 i bilag II.

   — Alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej.

   — Motorcykler, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.

4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd

Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er omhandlet i punkt 3 i dette bilag.

▼B

BILAG VII

Del A

OPHÆVET DIREKTIV MED ÆNDRINGER

(jf. artikel 17)

Rådets direktiv 91/439/EØF ([1])	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	EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003, kun bilag II, punkt 24	EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1

([1]) Direktiv 91/439/EØF er også ændret ved følgende retsakt, der ikke er ophævet: tiltrædelsesakten af 1994.

Del B

LISTE OVER FRISTER FOR GENNEMFØRELSE I NATIONAL RET OG ANVENDELSE

(jf. artikel 17)

Direktiv	Gennemførelsesfrist	Anvendelsesdato
Direktiv 91/439/EØF	1. juli 1994	1. juli 1996
Direktiv 94/72/EF	—	1. januar 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)
Direktiv 2003/59/EF	10. september 2006	10. september 2008 (persontransport) og 10. september 2009 (godstransport)

▼B

BILAG VIII

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1, første punktum	Artikel 1, stk. 1, første punktum
Artikel 1, stk. 1, andet punktum	—
—	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2, stk. 1
—	Artikel 2, stk. 2
Artikel 1, stk. 3	—
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, andet punktum
Artikel 2, stk. 2	Artikel 3, stk. 1
	Artikel 3, stk. 2
	Artikel 3, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	—
Artikel 2, stk. 4	—
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, første punktum
—	Artikel 4, stk. 2, første led
—	Artikel 4, stk. 2, andet led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 3, første led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 4, litra b), første afsnit
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, tredje led	Artikel 4, stk. 4, litra b), andet afsnit
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, litra c)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 4, litra f)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, sjette led	Artikel 4, stk. 4, litra g)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, syvende led	Artikel 4, stk. 4, litra j
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, ottende led	Artikel 4, stk. 4, litra k
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, indledende tekst	—
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 3, litra a)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 4, litra a)

▼B

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, tredje led	Artikel 4, stk. 4, litra d)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, litra e)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 4, litra h)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, indledende tekst	Artikel 4, stk. 4, litra i)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, første underled	—
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, andet underled	—
Artikel 3, stk. 3, indledende tekst	—
Artikel 3, stk. 3, første led	Artikel 4, stk. 1, tredje punktum
Artikel 3, stk. 3, andet led, første afsnit	Artikel 4, stk. 3, andet led
Artikel 3, stk. 3, andet led, andet afsnit	—
Artikel 3, stk. 3, tredje led	Artikel 4, stk. 3, første led
Artikel 3, stk. 3, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, første led
Artikel 3, stk. 3, femte led	Artikel 4, stk. 4, andet led
—	Artikel 4, stk. 3
Artikel 3, stk. 4	—
Artikel 3, stk. 5	—
Artikel 3, stk. 6	Artikel 4, stk. 5, første punktum
—	Artikel 4, stk. 5, andet punktum
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 6, stk. 1, litra a)
Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 6, stk. 1, litra b)
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)

▼B

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
—	Artikel 6, stk. 2, litra c)
—	Artikel 6, stk. 2, litra d)
—	Artikel 6, stk. 2, litra e)
—	Artikel 6, stk. 2, litra f)
Artikel 5, stk. 3	—
Artikel 5, stk. 4	Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 1, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, andet punktum
Artikel 6, stk. 1, litra a), første led	Artikel 4, stk. 3, litra a), tredje led
Artikel 6, stk. 1, litra a), andet led	Artikel 4, stk. 4, litra a), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), første led	Artikel 4, stk. 3, litra b), andet led
	Artikel 4, stk. 3, litra c), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), andet led, første alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra b), femte afsnit
Artikel 6, stk. 1, litra b), andet led, andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra c), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), tredje led, første og andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra g), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), tredje led, tredje og fjerde alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra e), tredje led
Artikel 6, stk. 1, litra c), første led, første og andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra k), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra c), første led, tredje og fjerde alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra i), andet led
Artikel 6, stk. 2	Artikel 4, stk. 6, første afsnit
—	Artikel 4, stk. 6, andet afsnit
Artikel 6, stk. 3	Artikel 4, stk. 6, tredje og fjerde afsnit
Artikel 7, stk. 1, indledende tekst	Artikel 7, stk. 1, indledende tekst
Artikel 7, stk. 1, litra a)	Artikel 7, stk. 1, litra a)
—	Artikel 7, stk. 1, litra b)
—	Artikel 7, stk. 1, litra c)
—	Artikel 7, stk. 1, litra d)
Artikel 7, stk. 1, litra b)	Artikel 7, stk. 1, litra e)

▼B

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 7, stk. 2	—
Artikel 7, stk. 3	—
—	Artikel 7, stk. 2
—	Artikel 7, stk. 3
Artikel 7, stk. 4	Artikel 7, stk. 4
Artikel 7, stk. 5	Artikel 7, stk. 5, litra a)
—	Artikel 7, stk. 5, litra b)
—	Artikel 7, stk. 5, litra c)
—	Artikel 7, stk. 5, litra d)
Artikel 7a, stk. 1	—
Artikel 7a, stk. 2	Artikel 8
Artikel 7b	Artikel 9
—	Artikel 10
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10	Artikel 13, stk. 1
—	Artikel 13, stk. 2
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12, stk. 1	—
Artikel 12, stk. 2	—
Artikel 12, stk. 3	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17, stk. 1
—	Artikel 17, stk. 2
—	Artikel 18
Artikel 14	Artikel 19
Bilag I	—
Bilag Ia	Bilag I
Bilag II	Bilag II
Bilag III	Bilag III
—	Bilag IV
—	Bilag V
—	Bilag VI