

Udskriftsdato: 11. januar 2026

2010/1 LSF 5 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv – ændring af gyldighedstiden på kørekort)

Ministerium: Justitsministeriet

Journalnummer: Justitsmin., j.nr. 2010-801-0030

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven¹⁾

(Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv – ændring af gyldighedstiden på kørekort)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 984 af 5. oktober 2009, som ændret ved § 2 i lov nr. 1338 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 716 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning), EU-Tidende 2006, nr. L 403, s. 18.«

2. § 59, *stk. 1*, affattes således:

»Kørekortet udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år. Er den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på fem år. For kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, *stk. 2*, kan justitsministeren fastsætte en kortere gyldighedstid.«

3. I § 59, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »Efter udløbet af gyldighedstiden kan kørekortet fornyes« til: »Kørekortet kan fornyes«.

4. I § 59 *a* indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Det i *stk. 2* nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilken regulering der skal finde sted.«

5. I § 124 *c, stk. 1*, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) 100 kr. for fornyelse af kørekort, jf. dog nr. 4-6 og *stk. 3-5*.«
Nr. 3-5 bliver herefter nr. 4-6.

6. § 124 *c, stk. 1, nr. 3*, der bliver nr. 4, affattes således:

»4) 135 kr. for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år.«

7. Efter § 124 *f* indsættes:

»§ 124 *g.* Det i § 124 *c, stk. 1, nr. 3*, nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilken regulering der skal finde sted. 1. -3. *pkt.* finder tilsvarende anvendelse for det i § 124 *c, stk. 1, nr. 4*, nævnte beløb med fradrag af 10 kr.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 19. januar 2013.

Stk. 2. Loven finder anvendelse i forhold til kørekort, der udstedes eller fornyes efter lovens ikrafttræden.

- ¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning), EU-Tidende 2006, nr. L 403, s. 18.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund
2. Gyldighedstid på kørekort
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Tredje kørekortdirektiv
 - 2.3. Justitsministeriets overvejelser
3. Hvem omfattes af de nye regler
 - 3.1. Tredje kørekortdirektiv
 - 3.2. Justitsministeriets overvejelser
4. Gebyr
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Justitsministeriets overvejelser
5. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne
8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer mv.
11. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

Lovforslaget har til formål at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv). Direktivet er optaget som bilag 2 til lovforslaget.

Tredje kørekortdirektiv skal fra den 19. januar 2013 erstatte Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (andet kørekortdirektiv).

Tredje kørekortdirektiv er en omarbejdning af andet kørekortdirektiv, og en række af det nye direktivs bestemmelser svarer således til det gældende direktiv med senere ændringer. Med tredje kørekortdirektiv indføres imidlertid også en række nye bestemmelser.

Direktivet har bl.a. til formål at reducere mulighederne for forfalskning af kørekort. Direktivet indebærer, at der fremover kun skal være én EF-kørekortmodel (plastmodel i stil med kreditkort), og at alle nye kørekort, der udstedes efter den 19. januar 2013, hvor direktivet tages i anvendelse, skal have en begrænset administrativ gyldighedstid, således at kørekortet jævnlige skal fornyes. Et kørekort vil dermed blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet fornyes, og det vil i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger. Alle gamle kørekortmodeller udstedt før direktivets anvendelsesdato skal senest den 19. januar 2033 være ombyttet til den nye model.

I forbindelse med indførelsen af en begrænset gyldighedsperiode for kørekort indebærer direktivet samtidig, at der for at øge borgernes frie bevægelighed sker en harmonisering af, hvor hyppigt personer med kørekort til busser og lastbiler skal gennemgå helbreds kontrol.

Direktivet har desuden til formål at bidrage til større færdselssikkerhed. Dette søges opnået ved bl.a. at stille krav om indførelse af visse underkategorier til de enkelte kørekortkategorier. I dag er f.eks.

underkategorierne C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus) valgfrie for medlemsstaterne, men med det nye direktiv bliver underkategorierne obligatoriske, hvorved princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort styrkes. Endvidere forhøjes alderskravene for erhvervelse af kørekort til nogle kategorier, ligesom der for visse kategorier indføres et erfaringskrav. Som eksempel på forhøjelse af alderskravet kan nævnes, at kørekort til kategori A (stor motorcykel) – som efter de gældende regler kan udstedes til en person uden forudgående erfaring som fører af lille motorcykel, hvis vedkommende er fyldt 21 år – efter det nye direktiv som hovedregel kun må udstedes til personer uden erfaring fra mellemstor motorcykel, hvis vedkommende er fyldt 24 år. Som et andet eksempel på forhøjelse af de gældende alderskrav kan nævnes, at alderskravet for kørekort til lastbil som udgangspunkt hæves fra 18 til 21 år. Er ansøgeren omfattet af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (erhvervschauffører), finder alders- og uddannelseskravene i dette direktiv dog anvendelse. Endvidere bemærkes, at tredje kørekortdirektiv giver mulighed for, at opretholde det nuværende alderskrav til bl.a. lastbilkørekort (18 år) for så vidt angår køretøjer, der benyttes af forsvaret mv.

For at styrke færdselssikkerheden for de yngste trafikanter indføres der med direktivet endvidere en kørekortkategori for knallerter (AM).

Endelig indføres der med direktivet mindstekrav til køreprøvesagkyndiges grund- og efteruddannelse.

Medlemsstaterne skal senest den 19. januar 2011 have vedtaget og offentliggjort de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme de af direktivets bestemmelser, som opregnes i direktivets artikel 16, stk. 1. Bestemmelserne skal anvendes fra den 19. januar 2013.

Visse af direktivets bestemmelser har skullet anvendes allerede fra den 19. januar 2009, jf. herved artikel 18, stk. 1. De nødvendige ændringer i den forbindelse er gennemført ved bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 om kørekort.

Størstedelen af de ændringer, der er nødvendige for at implementere de direktivbestemmelser, som skal anvendes fra den 19. januar 2013, vil ligeledes kunne gennemføres administrativt ved ændring af reglerne i kørekortbekendtgørelsen. Det drejer sig bl.a. om de nærmere regler om kørekortkategorier og aldersbetingelser mv., som også i dag fremgår af kørekortbekendtgørelsen. Det bemærkes i den forbindelse, at Justitsministeriet bl.a. påtænker at udnytte direktivets muligheder for at bibeholde de eksisterende aldersgrænser for erhvervelse af kørekort til lastbil mv. i relation til køretøjer, der benyttes af forsvaret mv. Justitsministeriet forventer at foretage de nødvendige ændringer i kørekortbekendtgørelsen inden implementeringsfristens udløb.

Gennemførelsen af direktivet kræver herudover i et vist omfang lovændringer. Direktivets bestemmelser om en begrænset administrativ gyldighedsperiode på kørekort medfører således, at det er nødvendigt at ændre færdselslovens § 59 om kørekorts gyldighedstid, og som en konsekvens heraf foreslås § 124 c, stk. 1, om betaling af gebyr i forbindelse med fornyelse af kørekort ændret.

I overensstemmelse med direktivet indebærer lovforslaget i den forbindelse, at et kørekort, der i dag som hovedregel gælder, indtil indehaveren fylder 70 år, fremover som udgangspunkt skal have en gyldighedstid på 15 år, hvorefter det skal fornyes.

Efter direktivet skal kørekort til lastbil og bus dog fornys hvert femte år, og de nærmere regler herom vil – ligesom i dag – blive fastsat administrativt i kørekortbekendtgørelsen.

Direktivet giver endvidere mulighed for at fastsætte en kortere gyldighedstid for kørekort til alle kategorier med henblik på hyppigere lægekontrol f.eks. i forhold til ældre kørekortindehavere eller personer, som lider af sygdom mv.

Med lovforslaget opretholdes i den forbindelse den gældende ordning om en kortere gyldighedstid på kørekort til personer, der er fyldt 70 år, ligesom reglen om en gyldighedstid på fem år på kørekort, der udstedes til personer, som er fyldt 65 år, men ikke 70 år, foreslås videreført.

Som konsekvens af forslaget om en hyppigere fornyelse af kørekort indeholder lovforslaget endvidere bestemmelser om betaling af gebyr i forbindelse med fornyelse af kørekort.

Som nævnt ovenfor indføres der med direktivet endvidere en kørekortkategori for knallerter (AM), hvilket også nødvendiggør visse ændringer af færdselsloven. Disse ændringer er ikke medtaget i lovforslaget, idet ændringerne i stedet vil blive omfattet af et særskilt lovforslag om knallerter.

2. Gyldighedstid på kørekort

2.1. Gældende ret

Det fremgår af færdselslovens § 56, stk. 1, at motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort. I § 56, stk. 2-4, opregnes de grundlæggende betingelser for at få udstedt kørekort. Et kørekort gælder ifølge færdselslovens § 59, stk. 1, 1. pkt., indtil den pågældende er fyldt 70 år.

Den sidstnævnte bestemmelse om kørekortets gyldighedstid blev indført ved lov nr. 198 af 8. juni 1966 om ændringer i færdselsloven, som trådte i kraft den 1. juli 1966. Færdselsloven havde indtil da indeholdt en bestemmelse om, at førerbeviser gjaldt i fem år fra udstedelsesdagen, jf. § 18, stk. 6, i lov nr. 153 af 24. maj 1955.

Om baggrunden for ændringen er der i forarbejderne til bestemmelsen bl.a. henvist til, at hensynet til førerbevisindehaverne taler for at opgive kravet om fornyelse hvert femte år, idet førerbevisindehaverne ved hver fornyelse dels må afholde udgifter hertil, dels personligt må henvende sig tre forskellige steder, nemlig hos læge, fotograf og på førerbeviskontoret.

Endvidere er det anført, at fornyelserne medfører et betydeligt arbejde for politiet, som næppe står i rimeligt forhold til værdien af de fornyede lægeundersøgelser hvert femte år. Der henvises til Folketings-tidende 1966-67, tillæg A, spalte 1434-1435.

Efter færdselslovens § 59, stk. 1, 2. pkt., kan justitsministeren fastsætte en kortere gyldighedstid for kørekort til de køretøjer, der er nævnt i færdselslovens § 57, stk. 2, dvs. motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, visse motorcykler, motorkøretøj, der benyttes til buskørsel, godstransport, transport af farligt gods eller til kørsel med personer eller gods i international trafik.

Bemyndigelsen er udnyttet i kørekortbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 med senere ændringer), hvorefter kørekort til kategorierne C (lastbil), C/E (lastbil med stort påhængskøretøj), D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) udstedes med begrænset gyldighed til indehaverens fyldte 50. år, jf. bekendtgørelsens § 59, stk. 1. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, men ikke 50 år, udstedes kørekortet til de nævnte kategorier med en gyldighedstid på fem år, jf. § 59, stk. 2. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes fyldt 50 år eller derover, udstedes kørekortet til de nævnte kategorier ligeledes med en gyldighedstid på fem år, jf. § 59, stk. 3. Hvis ansøgeren er indehaver af kørekort til de nævnte kategorier udstedt før den 14. april 1997, og rettigheden ikke i øvrigt er tidsmæssigt begrænset, udstedes kørekort til de omhandlede kategorier med gyldighed til indehaverens 70. år, jf. § 59, stk. 4.

Bortset fra de sidstnævnte tilfælde er det efter de gældende regler således alene kørekort til kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj), som udstedes med en gyldighedstid indtil førerens 70. år. Kørekort til traktor/motorredskab gælder dog også til det fyldte 70. år, jf. færdselslovens § 62, stk. 3, jf. § 59, og kørekortbekendtgørelsens § 58.

Kørekort til erhvervsmæssig personbefordring (f.eks. taxikørsel) udstedes med en gyldighedstid på fem år, jf. kørekortbekendtgørelsens § 59, stk. 5.

Efter færdselslovens § 59, stk. 2, er justitsministeren endvidere bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 70 år. Justitsministeren kan

endvidere bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i et kortere tidsrum, end til føreren fylder 70 år. Bemyndigelsesadgangen er udnyttet i kørekortbekendtgørelsens §§ 60-61.

Efter bestemmelsen i kørekortbekendtgørelsens § 60 gradueres gyldighedstiden af kørekortet, når føreren er fyldt 65 år. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på fem år. Er kørekortansøgeren fyldt 70 år, men ikke 71 år, fastsættes gyldighedstiden til fire år. Er ansøgeren fyldt 71 år, men ikke 72 år, er gyldighedstiden tre år. Er ansøgeren fyldt 72 år, men ikke 80 år, er gyldighedstiden to år, hvorimod gyldighedstiden fastsættes til et år, når kørekortansøgeren er fyldt 80 år.

Kørekort kan efter kørekortbekendtgørelsens § 61 i alle tilfælde (og for alle kategorier) udstedes med en kortere gyldighedstid, såfremt de helbredsmæssige oplysninger taler derfor, eller der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer. De nærmere helbredsmæssige betingelser for at erhverve kørekort fremgår af bilag 2 til kørekortbekendtgørelsen. En ansøgning om kørekort skal vedlægges en lægeattest, jf. kørekortbekendtgørelsens § 3, stk. 4. Bilag 1 i cirkulære nr. 27 af 2. april 2009 om kørekort indeholder nærmere retningslinjer for, hvornår kørekort udstedes med en kortere gyldighedstid på grund af de helbredsmæssige oplysninger. F.eks. udstedes kørekort til almindelig bil (kategori B) til personer med tabletbehandlet sukkersyge normalt med en tidsbegrænsning på 5 år, hvis den pågældende ikke har haft hypoglykæmiske tilfælde inden for de sidste 2 år.

Efter færdselslovens § 59, stk. 3, kan kørekort fornys efter udløbet af gyldighedstiden, såfremt den pågældende stadig opfylder betingelserne, herunder de helbredsmæssige krav. Ved ansøgning om fornyelse af et kørekort skal ansøgeren indlevere en lægeattest, jf. kørekortbekendtgørelsens § 69, stk. 2. Politiet bestemmer, om der skal aflægges ny prøve. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om aflæggelse af ny prøve. Sådanne bestemmelser er fastsat i kørekortbekendtgørelsens § 70, hvoraf det fremgår, at ansøgeren ved ansøgning om fornyelse af kørekort skal bestå en kontrollerende køreprøve, hvis der er forløbet tre år eller mere, siden gyldigheden af kørekortet er udløbet. Politiet kan dog træffe bestemmelse om, at kontrollerende køreprøve ikke skal aflægges.

2.2. Tredje kørekortdirektiv

Med tredje kørekortdirektiv harmoniseres reglerne om kørekorts gyldighedstid i EU/EØS. Om baggrunden herfor er det i betragtning nr. 3 i direktivets præambel anført, at medlemsstaterne efter andet kørekortdirektiv (direktiv 91/439/EØF) har mulighed for at fastsætte nationale bestemmelser om gyldighedsperioden, hvilket betyder, at der gælder forskellige regler i forskellige medlemsstater, og at der nu er over 110 forskellige 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.

Det anføres endvidere i betragtning nr. 7 i direktivets præambel, at man ved at indføre en administrativ gyldighedsperiode for nye kørekort i forbindelse med den periodiske fornyelse opnår dels at tage den nyeste teknik til bekæmpelse af forfalskning i brug, dels at gennemføre lægeundersøgelser eller andre foranstaltninger, som medlemsstaterne foreskriver.

Direktivet stiller ikke krav om, at kørekortindehavere skal aflægge ny køreprøve i forbindelse med den regelmæssige fornyelse af kørekort.

De nærmere regler om gyldighedsperiode fremgår af direktivets artikel 7, stk. 2 og 3.

Efter artikel 7, stk. 2, litra a, 1. pkt., skal de kørekort, som medlemsstaterne fra den 19. januar 2013 udsteder til kategori AM (knallert), A1 (let motorcykel), A2 (mellemstor motorcykel), A (motorcykel), B (almindelig bil), B1 (stor quadricykel (valgfri kategori)) og B/E (bil med stort påhængskøretøj), have en administrativ gyldighedsperiode på 10 år.

En medlemsstat kan dog vælge at udstede de nævnte kørekort med en administrativ gyldighedsperiode på op til 15 år, jf. artikel 7, stk. 2, litra a, 2. pkt.

Efter artikel 7, stk. 2, litra b, skal de kørekort, som medlemsstaterne fra den 19. januar 2013 udsteder til kategori C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus), D (bus) samt C1/E, C/E, D1/E og D/E (henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj), have en administrativ gyldighedsperiode på fem år.

Det fremgår af artikel 7, stk. 2, litra c, at der ved fornyelse af et kørekort kan udløses en ny administrativ gyldighedsperiode for en eller flere andre kategorier, som indehaveren har førerret til, for så vidt dette er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser.

Det er efter direktivets artikel 7, stk. 3, 2. pkt., valgfrit, om en medlemsstat ved fornyelse af kørekort til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og B/E vil forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj er opfyldt. Ved fornyelse af kørekort til kategori C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D og D/E skal medlemsstaterne derimod foretage en sådan kontrol, jf. artikel 7, stk. 3, 1. pkt., litra a.

Det fremgår af artikel 7, stk. 3, 3. og 4. pkt., at medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode 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 trafikssikkerheden.

Efter artikel 7, stk. 3, 5. pkt., kan medlemsstaterne endvidere begrænse den administrative gyldighedsperiode 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.

Det følger endvidere af artikel 7, stk. 3, 6. pkt., at medlemsstaterne ved fornyelser kan begrænse den administrative gyldighedsperiode 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.

2.3. Justitsministeriets overvejelser

Som nævnt ovenfor under punkt 2.2 følger det af tredje kørekortdirektiv, at nye kørekort, som udstedes fra den 19. januar 2013, til kategori AM (knallert), A1 (let motorcykel), A2 (mellemstor motorcykel), A (motorcykel), B (almindelig bil), B1 (stor quadricykel (valgfri kategori)) og B/E (bil med stort påhængskøretøj) skal have en administrativ gyldighedsperiode på mellem 10 og 15 år.

Justitsministeriet finder, at man i Danmark bør vælge at indføre den maksimale administrative gyldighedstid på 15 år for de nævnte kategorier.

Justitsministeriet lægger herved vægt på, at en gyldighedstid på 15 år frem for 10 år vil være mindre byrdefuld for borgerne, som vil skulle afholde omkostninger ved hver fornyelse, ligesom en sådan ordning vil være mindre ressourcekrævende for kørekortmyndighederne (kommunerne og politiet). En gyldighedstid på 15 år vil efter Justitsministeriets opfattelse endvidere i tilstrækkelig grad tilgodese direktivets formål om løbende opdatering af beskyttelsen mod forfalskninger af kørekort.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund at ændre færdselslovens § 59, stk. 1, 1. pkt., således, at kørekort fremover som udgangspunkt udstedes med en gyldighedstid på 15 år, i stedet for som i dag indtil føreren fylder 70 år.

Bestemmelsen vil – i overensstemmelse med direktivet – ikke komme til at omfatte kategori C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus), D (bus) samt C1/E, C/E, D1/E og D/E (henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj). Kørekort til disse kategorier skal ifølge direktivet have en administrativ gyldighedsperiode på fem år, og en sådan gyldighedsperiode vil med hjemmel i færdselslovens § 59, stk. 1, 2. pkt., der foreslås videreført som 3. pkt., blive fastsat ved en ændring af kørekortbekendtgørelsens § 59.

Justitsministeriet forudsætter endvidere, at kørekort til erhvervsmæssig personbefordring ligesom i dag vil skulle udstedes med en gyldighedstid på fem år, jf. kørekortbekendtgørelsens § 59, stk. 5.

Efter direktivet er det som nævnt under punkt 2.2 op til medlemsstaterne at bestemme, om der ved fornyelser af kørekort til kategori AM, A1, A2, A, B, (B1) og B/E skal foretages kontrol af, om de helbredsmæssige betingelser fortsat er opfyldt. Som nævnt ovenfor under punkt 2.1 stilles der i dag både ved førstegangsudstedelsen og ved efterfølgende fornyelser af kørekort krav om indlevering af lægeattest med henblik på kontrol af, om ansøgeren (fortsat) opfylder de helbredsmæssige betingelser. Derimod kræves der ikke løbende under kørekortets gyldighedsperiode dokumentation for, at den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort. En person, der har kørekort til kategori A, B eller B/E med gyldighedstid, indtil den pågældende fylder 70 år, afkræves således efter førstegangserhvervelsen ikke i dag – medmindre der konkret er anledning hertil, jf. nedenfor – lægeattest, før vedkommende er fyldt 70 år og søger om fornyelse.

Hvis det i løbet af kørekortets gyldighedstid konstateres, at kørekortindehaveren ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort, herunder de helbredsmæssige betingelser, kan politiet inddrage førerretten, jf. færdselslovens § 60, stk. 1.

Det fremgår endvidere af kørekortbekendtgørelsens § 77, at politiet, hvis det bliver opmærksom på forhold, der giver begrundet tvivl om, hvorvidt kørekortindehaveren fortsat er i besiddelse af et tilfredsstillende helbred, kan kræve, at den pågældende medvirker til de lægeundersøgelser, der er nødvendige til afgørelse heraf, eller en vejledende helbredsmæssig køretest. På grundlag af undersøgelserne eller køretesten afgøres det, om den pågældende kan bevare førerretten, eventuelt med særlige indskrænkninger, om førerretten skal inddrages, eller om kørekortindehaveren skal indkaldes til en kontrollerende køreprøve på grund af manglende kundskaber eller færdigheder.

Efter Justitsministeriets opfattelse bør der ved førstegangserhvervelse af kørekort fortsat stilles krav om indlevering af lægeattest, hvorimod der ikke er tilstrækkeligt tungtvejende grunde, der taler for at indføre et generelt krav om, at der ved de løbende fornyelser hvert 15. år skal indleveres lægeattest med henblik på kontrol af de helbredsmæssige forhold. En sådan kontrol sker som nævnt ovenfor ikke i dag, og et krav herom ville indebære, at en stor gruppe af personer uden helbredsmæssige problemer som noget nyt skulle påføres den ulempe og udgift, der ville være forbundet med et krav om indlevering af lægeattest.

Ved at indføre løbende kontrol af de helbredsmæssige forhold ville man ganske vist kunne »opfange« de personer, som siden førstegangsudstedelsen af kørekortet har fået en sygdom mv., som medfører, at de ikke længere opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort og derfor bør have kørekortet inddraget, eller som – hvis sygdommen havde været til stede på tidspunktet for førstegangserhvervelsen af kørekort – ville have medført, at kørekortet var blevet udstedt med en kortere gyldighedstid end 15 år, jf. nærmere nedenfor om kortere gyldighedstid, hvor de konkrete helbredsmæssige forhold taler derfor.

Ved en afvejning af de ovennævnte hensyn finder Justitsministeriet imidlertid, at hensynet til ikke at pålægge størstedelen af kørekortindehaverne en unødigt byrde og udgift må veje tungest. Hertil kommer som tidligere nævnt, at politiet i dag har hjemmel til, hvor der konkret er tvivl om, hvorvidt ansøgeren har et tilfredsstillende helbred, at forlange indlevering af lægeattest, jf. kørekortbekendtgørelsens § 77, stk. 1. Herudover følger det af færdselslovens § 54, stk. 2, at et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse mv. befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.

Justitsministeriet har endvidere overvejet, om Danmark bør benytte sig af direktivets mulighed for at fastsætte en kortere gyldighedsperiode for nye førere f.eks. med henblik på en jævnlig lægekontrol. Begrebet »nye førere« omfatter alle førstegangserhververe uanset alder, men i praksis er størstedelen af nye førere unge mennesker, som ikke har særlige helbredsmæssige problemer, og som i dag ikke løbende afkræves lægeattester, jf. ovenfor. Der er efter Justitsministeriets opfattelse derfor ikke grundlag for helt generelt at fastsætte særligt korte gyldighedstider for nye førere med henblik på jævnlig lægekontrol.

Spørgsmålet er herefter, om der for så vidt angår personer, som først i en senere alder erhverver førerret, bør fastsættes en kortere gyldighedsperiode med henblik på at sikre en hyppigere lægekontrol. Dette spørgsmål må ses i sammenhæng med, om – og i givet fald på hvilken måde – Danmark vil benytte sig af direktivets mulighed for ved fornyelser at fastsætte en kortere gyldighedsperiode for personer, som er fyldt 50 år med henblik på hyppigere lægekontrol mv.

Som nævnt ovenfor under punkt 2.1 gælder et kørekort i dag som hovedregel, indtil den pågældende fylder 70 år, hvorefter det kan fornys, hvis bl.a. de helbredsmæssige betingelser fortsat er opfyldt. Fornyelse – og dermed kontrol af de helbredsmæssige forhold – skal herefter ske oftere og oftere, jo ældre vedkommende bliver, og således at fornyelse – og helbredskontrol – efter det fyldte 80. år skal ske hvert år.

Efter Justitsministeriets opfattelse er der ikke noget, som taler for, at der allerede fra det fyldte 50. år generelt skulle være behov for at indføre krav om jævnlig lægekontrol og dermed for at fastsætte en kortere gyldighedsperiode for kørekort til personer, der er fyldt 50 år.

Efter Justitsministeriets opfattelse bør der derimod fortsat være en fast aldersgrænse på 70 år, hvorefter det med jævne mellemrum – og altså oftere end hvert 15. år – i forbindelse med fornyelse af kørekortet undersøges, om den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort. Mental eller fysisk svækkelse kan øge risikoen for trafikulykker, og sådanne svækkelser optræder med større hyppighed, jo ældre man bliver. Ved at fastsætte en kortere gyldighedstid på kørekort til personer over 70 år, sikrer man sig, at kørekort kun fornys til personer, som fortsat har den fornødne åndelige og legemlige førerlighed, og at de personer, som ikke selv vil eller er i stand til at indse, at de er til fare for sig selv eller andre, ophører med at køre bil.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund, at færdselslovens § 59, stk. 1, ændres således, at kørekort fremover som hovedregel udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år.

Da kørekort fremover skal fornys hvert 15. år, vil man, afhængig af hvor gammel den pågældende var ved førstegangserhvervelsen, kunne komme i den situation, at vedkommende ved udløbet af den hidtidige gyldighedstid er tæt på de 70 år, f.eks. 69 år. I sådanne tilfælde finder Justitsministeriet ikke, at det vil være velbegrundet, at kørekortet kun udstedes med gyldighedstid, indtil den pågældende fylder 70 år. Justitsministeriet foreslår derfor, at der i færdselslovens § 59, stk. 1, indsættes en bestemmelse om, at kørekortet, hvis ansøgeren på udstedelsestidspunktet/fornyelsestidspunktet er fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes med en gyldighedstid på fem år. Dette svarer i øvrigt til, hvad der i dag følger af kørekortbekendtgørelsens § 60, stk. 1.

For så vidt angår personer, som er fyldt 70 år, foreslår Justitsministeriet ingen ændringer i de gældende regler, hvorefter gyldighedstiden gradueres efterhånden, som personerne bliver ældre. Hvis kørekortansøgeren på udstedelsestidspunktet er fyldt 70 år, men ikke 71 år, fastsættes således en gyldighedstid på fire år. Hvis kørekortansøgeren er fyldt 71 år, men ikke 72 år, fastsættes en gyldighedstid på tre år. Hvis ansøgeren er fyldt 72 år, men ikke 80 år, fastsættes en gyldighedstid på to år, hvorimod der fastsættes en gyldighedstid på et år, hvis ansøgeren er fyldt 80 år.

Hvad angår bestemmelsen i direktivets artikel 7, stk. 3, 5. pkt., bemærkes, at justitsministeren allerede efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 59, stk. 2, 2. pkt., kan bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i et kortere tidsrum end fastsat i § 59, stk. 1. Bemyndigelsen er som beskrevet ovenfor under punkt 2.1 udnyttet i kørekortbekendtgørelsens § 61 om begrænsning af kørekorts gyldighedstid, hvor bl.a. de helbredsmæssige oplysninger taler derfor. De nævnte bestemmelser er efter Justitsministeriets opfattelse velbegrundede og foreslås derfor opretholdt.

I tilfælde, hvor et kørekort udstedes med en kortere gyldighedstid på grund af de helbredsmæssige forhold, forudsætter Justitsministeriet, at der – ligesom i dag – skal ske kontrol af de helbredsmæssige

forhold ved hver fornyelse. Det samme gør sig gældende ved fornyelser af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, som udstedes med en gyldighedstid på fem år, jf. kørekortbekendtgørelsens § 59, stk. 5.

Samlet set indebærer forslaget således, at der i forhold til indehavere af kørekort til kategori A, B og B/E vil blive stillet samme krav om indlevering af lægeattest som i dag; nemlig ved førstegangsudstedelse af kørekortet og ved fornyelser, når ansøgeren er fyldt 70 år, samt når der er tale om erhvervsmæssig personbefordring, eller når kørekortet i det konkrete tilfælde er udstedt med en kortere gyldighedstid på grund af helbredsmæssige forhold mv. Det samme foreslås at skulle gælde med hensyn til kørekort til de nye kategorier A1 og A2. For så vidt angår kørekort til knallert vil der som nævnt ovenfor under punkt 1 i et særskilt lovforslag i overensstemmelse med direktivet blive indført krav om kørekort til kategori AM (stor og lille knallert). Reglerne om gyldighedstid og fornyelse mv. for sådanne kørekort forventes at ville blive de samme som for kørekort til almindelig bil, bortset fra at der for lille knallert – lige som i dag – ikke forventes at ville blive stillet særlige helbredsmæssige krav.

For så vidt angår personer, som har kørekort til lastbil eller bus, vil disse derimod som noget nyt i overensstemmelse med direktivet ved hver fornyelse (hvert femte år) skulle have kontrolleret, om de helbredsmæssige betingelser fortsat er opfyldt. I dag skal lægeattest – medmindre kørekortet af andre grunde, f.eks. sygdom, er udstedt med en kortere gyldighedstid – først indleveres ved fornyelse af kørekortet, når den pågældende er fyldt 50 år. Da tredje kørekortdirektiv indebærer en forpligtelse til både ved førstegangserhvervelsen og ved hver fornyelse af kørekort til kategori C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D og D/E at kontrollere, om de helbredsmæssige betingelser (fortsat) er opfyldt, foreslås det, at der både ved førstegangserhvervelser og ved senere fornyelser af kørekort til de nævnte kategorier skal indleveres lægeattest.

Som nævnt ovenfor under punkt 2.2 indeholder direktivets artikel 7, stk. 2, litra c, en bestemmelse om, at der i forbindelse med fornyelse af et kørekort kan 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 direktivet.

Efter Justitsministeriets opfattelse vil det være hensigtsmæssigt at kunne »sammenkoble« gyldighedstiderne for forskellige kategorier, således at kørekortindehaveren ikke skal have udstedt nyt kørekort oftere end, hvad reglerne om gyldighedstid vedrørende de enkelte kategorier tilsiger. Hvis en person f.eks. den 1. februar 2013 erhverver kørekort til almindelig bil (kategori B), vil kørekortet til denne kategori – medmindre de konkrete helbredsmæssige forhold mv. tilsiger noget andet – blive udstedt med en gyldighedstid på 15 år, dvs. til den 1. februar 2028. Hvis den pågældende den 1. juli 2015 erhverver kørekort til motorcykel (kategori A), vil kørekortet til denne kategori ligeledes skulle udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dvs. til den 1. juli 2030. Hvis gyldighedstiderne ikke »sammenkobles«, vil den pågældende således skulle have udstedt et nyt kørekort den 1. februar 2028 (ved fornyelsen af kategori B) og igen den 1. juli 2030 (ved fornyelsen af kategori A). Efter Justitsministeriets opfattelse ville det i en sådan situation kunne være hensigtsmæssigt at »sammenkoble« gyldighedstiderne, således at der ved udstedelsen af kørekortet til kategori A udløses en ny 15 års gyldighedsperiode for kategori B, hvorefter kørekortet både for så vidt angår kategori A og B vil have gyldighedstid til den 1. juli 2030.

En sådan »sammenkobling« af gyldighedstiderne vil indebære, at der sker fornyelse af en kørekortkategori, før end gyldighedstiden for den pågældende kategori er udløbet. Efter færdselslovens § 59, stk. 3, kan fornyelse af kørekortet ske »efter udløbet af gyldighedstiden«. For at sikre mulighed for at foretage fornyelse før udløbet af gyldighedstiden, f.eks. i forbindelse med »sammenkobling« af gyldighedstider, foreslår Justitsministeriet derfor § 59, stk. 3, ændret således, at fornyelse af kørekortet ikke nødvendigvis kun kan ske efter udløbet af gyldighedstiden.

Justitsministeriet påtænker at fastsætte nærmere regler om »sammenkobling« af gyldighedstiderne i kørekortbekendtgørelsen.

Tredje kørekortdirektiv regulerer ikke spørgsmålet om kørekort til traktor, jf. artikel 4, stk. 1, og

Danmark er derfor heller ikke forpligtet til at lade reglerne om kørekorts gyldighedstid mv. gælde for traktorkørekort. Da formålet med at indføre en administrativ gyldighedsperiode for kørekort er at reducere mulighederne for forfalskning, og da det efter Justitsministeriets opfattelse i øvrigt må anses for hensigtsmæssigt, at der gælder ens regler for alle typer af kørekort, foreslår Justitsministeriet, at de nye regler om gyldighedstid også skal gælde i forhold til kørekort til traktor/motorredskab. Dette kræver ikke ændring af færdselslovens § 62, stk. 3, idet denne bestemmelse bl.a. henviser til § 59. Justitsministeriet forudsætter i den forbindelse, at spørgsmålet om krav om indlevering af lægeattest behandles på samme måde som ved kørekort til kategori B mv., jf. ovenfor.

Hvad særligt angår direktivets valgfrie kategori B1 (stor quadricykel) bemærkes følgende:

Justitsministeriet påtænker ikke at indføre den valgfrie kategori B1 (stor quadricykel) ved den kommende ændring af kørekortbekendtgørelsen.

Det fremgår af direktivets artikel 4, stk. 4, litra a, at der i de medlemsstater, som vælger ikke at benytte sig af kategori B1, skal stilles krav om kørekort til kategori B (almindelig bil) for at føre stor quadricykel. En stor quadricykel er et firehjulet motorkøretøj, som har en egenvægt på ikke over 400 kg (550 kg hvis køretøjet har til formål at transportere varer) (hvis køretøjet er eldrevet, medregnes batteriets vægt dog ikke) og en maksimal nettomotoreffekt på højst 15 kW, jf. definitionen i artikel 1, stk. 3, litra b, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF om standardtypegodkendelser.

En quadricykel anses ifølge færdselsloven som en bil, jf. færdselslovens § 2, nr. 2, og det kræver således i dag kørekort til kategori B (almindelig bil) at føre en stor quadricykel. Justitsministeriet finder ikke, at der er tungtvejende grunde, der taler for at ændre herpå, hvorfor det foreslås, at man i Danmark ikke skal indføre den valgfrie kategori B1.

3. Hvem omfattes af de nye regler

3.1. Tredje kørekortdirektiv

Som nævnt ovenfor under punkt 1 skal direktivets regler om gyldighedsperiode for kørekort anvendes på alle nye kørekort, som medlemsstaterne udsteder fra den 19. januar 2013. Det fremgår endvidere af direktivets artikel 13, stk. 2, at enhver førerret, der er tildelt inden den 19. januar 2013, ikke ophæves eller på nogen måde berøres af direktivets bestemmelser.

Efter direktivets artikel 3, stk. 3, skal medlemsstaterne sikre, at alle kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest den 19. januar 2033 opfylder alle direktivets krav.

Bestemmelsen indebærer, at alle gamle kørekortmodeller udstedt før direktivets anvendelsesdato – dvs. både papirmodeller og kreditkortmodeller – senest den 19. januar 2033 skal være ombyttet til den nye model. Den obligatoriske ombytning sikrer, at der fremover kun vil være én kørekortmodel i EU/EØS, men selve førerretten berøres i øvrigt ikke af ombytningen, jf. herved artikel 13, stk. 2, ovenfor.

Personer, som før direktivets anvendelsesdato den 19. januar 2013 har erhvervet kørekort, vil således senest den 19. januar 2033 skulle have ombyttet deres hidtidige kørekort til et kørekort efter den nye model.

Ombytningen til et kørekort efter den nye model berører ikke på nogen måde selve førerretten, og vedkommende vil således fortsat have ret til at føre de samme køretøjstyper, som den pågældende havde førerret til med sit hidtidige kørekort.

3.2. Justitsministeriets overvejelser

Efter den 19. januar 2013 skal alle nye kørekort, som udstedes, opfylde direktivets krav til kørekort. Dette indebærer, at der efter denne dato i alle tilfælde, hvor der ansøges om et nyt kørekort, f.eks. ved førstegangserhvervelse, fornyelse eller som følge af tyveri, vil skulle udstedes et kørekort efter den nye model.

Med hensyn til gennemførelsen af direktivets artikel 3, stk. 3, om obligatorisk ombytning af kørekort senest den 19. januar 2033 bemærkes, at justitsministeren efter færdselslovens § 59 a, stk. 1, er bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om, at allerede udstedte kørekort skal ombyttes. Justitsministeriet vil med hjemmel i den nævnte bestemmelse udstede en bekendtgørelse om ombytning af kørekort. Da der vil være tale om et betydeligt antal kørekort, som vil skulle ombyttes, forudsætter Justitsministeriet, at ombytningsordningen tilrettelægges således, at ombytningen vil skulle ske løbende over en årrække, og ikke på én gang.

Efter Justitsministeriets opfattelse må tredje kørekortdirektiv forstås således, at den administrative gyldighedsperiode knytter sig til kørekortet og ikke til førerretten. Alle nye kørekort, der udstedes efter den 19. januar 2013 vil således – hvad enten der er tale om en førstegangsudstedelse, fornyelse på baggrund af en eksisterende førerret, udstedelse af duplikatkørekort som følge af tyveri mv., obligatorisk ombytning eller lignende – skulle udstedes med den gyldighedstid, som gælder fra den 19. januar 2013, f.eks. fem år ved kategori C (lastbil). Havde kørekortindehaveren førerret inden den 19. januar 2013, berøres selve førerretten derimod ikke, og den pågældende vil således fortsat have ret til at føre de samme køretøjstyper, som han eller hun havde førerret til med sit hidtidige kørekort.

Hvad angår spørgsmålet om kontrol af de helbredsmæssige betingelser ved efterfølgende fornyelser, har Justitsministeriet overvejet, om også personer, som havde førerret før den 19. januar 2013, skal omfattes af de nye regler om lægekontrol, når vedkommende f.eks. som følge af tyveri eller efter den obligatoriske ombytning får udstedt et nyt kørekort med den nye, kortere gyldighedstid.

De nye regler om lægekontrol indebærer som nævnt ovenfor under punkt 2.3 bl.a., at indehavere af kørekort til lastbil og bus fremover ved hver fornyelse, dvs. hvert femte år, vil skulle indlevere lægeattest med henblik på kontrol af de helbredsmæssige betingelser.

Indførelse af et krav om hyppigere lægekontrol også for personer, som allerede har førerret til lastbil eller bus, vil efter Justitsministeriets opfattelse ikke være et indgreb i førerretten, da en kørekortindehaver til hver en tid skal opfylde de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort og kan få kørekortet inddraget, hvis betingelserne ikke længere er opfyldt. Tredje kørekortdirektiv er således ikke til hinder for at lade de nye regler om hyppigere lægekontrol gælde i sådanne tilfælde.

Formålet med at indføre en hyppigere kontrol af de helbredsmæssige betingelser for førere af tunge køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, er ifølge direktivet at bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og tage bedre hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar, jf. herved betragtning nr. 9 i direktivets præambel.

Efter Justitsministeriets opfattelse taler disse hensyn for, at de nye regler om lægekontrol ved fornyelser af kørekort til lastbil og bus hvert femte år skal gælde i alle tilfælde, hvor en person har fået udstedt et kørekort efter den nye model med den nye administrative gyldighedsperiode, uanset om udstedelsen sker på baggrund af en førerret erhvervet før den 19. januar 2013.

For så vidt angår direktivets bestemmelser, som har relation til førerretten, dvs. alderskrav, kategorier mv., skal disse bestemmelser kun anvendes, hvor førerretten erhverves eller generhverves efter direktivets anvendelsesdato den 19. januar 2013. Personer, som første gang erhverver førerret efter den 19. januar 2013, vil således i det hele blive omfattet af de nye krav som følge af direktivet.

Har en person erhvervet førerret før direktivets ikrafttræden, men siden mistet denne, og ønsker vedkommende at generhverve førerretten efter den 19. januar 2013, vil den pågældende ligeledes i det hele blive omfattet af de nye krav som følge af direktivet. De nye krav om alder mv., som vil blive fastsat i kørekortbekendtgørelsen i overensstemmelse med direktivet, vil således få betydning for personer, som har erhvervet førerret før den 19. januar 2013, men som får en ubetinget frakendelse af førerretten eller får førerretten inddraget i medfør af færdselslovens § 60, stk. 1, og først efter den 19. januar 2013

generhverver førerretten. Det samme gælder for personer, som får et kørselsforbud efter færdselslovens § 127, og som først efter den 19. januar 2013 gengives førerretten.

Det anførte vil f.eks. betyde, at en person, som har haft førerret før den 19. januar 2013 (og dermed opfylder de dagældende alderskrav til den pågældende kørekortkategori), men som siden har fået frakendt førerretten ubetinget, efter den 19. januar 2013 først vil kunne generhverve førerretten, når den pågældende opfylder de nye alderskrav. Som eksempel kan nævnes et tilfælde, hvor en person på 21 år (uden forudgående erfaring fra lille motorcykel) den 1. februar 2012 har erhvervet kørekort til stor motorcykel (kategori A). Den 1. september 2012 frakendes han førerretten ubetinget i et år for særlig hensynsløs kørsel. Den 1. september 2013, hvor han er 22 år, udløber frakendelsestiden. Den pågældende vil imidlertid ikke kunne generhverve førerretten til stor motorcykel (kategori A), før han fylder 24 år, da kørekort til denne kategori efter det nye direktiv kun kan udstedes til personer, som er fyldt 24 år (medmindre den pågældende har mindst to års erfaring som fører af mellemstor motorcykel (kategori A2)).

Hvis en person før den 19. januar 2013 har erhvervet førerret f.eks. til almindelig bil (kategori B) og efter den 19. januar 2013 ønsker en udvidelse af kørekortet f.eks. til motorcykel (kategori A), vil det ligeledes skulle afgøres efter det nye direktivs alderskrav mv., om udvidelsen kan ske.

Afgørende for, hvilke regler der finder anvendelse, vil i givet fald være tidspunktet for førerrettens faktiske (gen)erhvervelse.

I tilfælde hvor der alene er tale om en »fortsættelse« eller bevarelse af en eksisterende førerret, vil det nye direktivs regler om alderskrav mv. derimod ikke skulle anvendes. Ved fornyelse eller ombytning af kørekort vil den eksisterende førerret således ikke blive berørt af de nye krav, og det samme gør sig gældende ved afgørelser om betinget frakendelse af førerretten.

4. Gebyr

4.1. Gældende ret

Færdselslovens kapitel 17 a indeholder en række bestemmelser om betaling for bl.a. køreprøver og kørekort. Færdselslovens § 124 a indeholder betalingsbestemmelser for køreprøver. Det beløb, som skal betales i forbindelse med afholdelse af køreprøver, dækker også betalingen for det kørekort, som efterfølgende udstedes, hvis køreprøven består.

Færdselslovens § 124 c regulerer, hvilke beløb der skal betales i forbindelse med bl.a. fornyelse af kørekort. Efter § 124 c, stk. 1, nr. 3, betales 220 kr. for fornyelse af kørekort til lastbil, lastbil med stort påhængskøretøj, bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der er fyldt 50 år, men ikke 70 år. For fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse betales 260 kr., jf. § 124 c, stk. 1, nr. 4. For fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring betales ligeledes 260 kr., jf. § 124 c, stk. 1, nr. 5, medmindre kørekortet er tidsbegrænset på grund af helbredsmæssige forhold. I så fald skal der ved fornyelse alene betales 100 kr., jf. § 124 c, stk. 5. For fornyelse af kørekort for ansøgere, der er fyldt 70 år, betales 30 kr., jf. § 124 c, stk. 3. Fornyelse af kørekort, der er tidsbegrænset som følge af helbredsmæssige forhold, sker uden betaling for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år, jf. § 124 c, stk. 4, jf. dog stk. 5 for så vidt angår kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, jf. ovenfor.

Spørgsmålet om betaling for kørekort blev første gang lovreguleret ved lov nr. 386 af 20. maj 1992 om ændring af visse love inden for Justitsministeriets område. De gældende beløb i færdselslovens § 124 c, stk. 2-6, er identiske med de beløb, som blev fastsat ved den nævnte lovændring. For så vidt angår beløbene i færdselslovens § 124 c, stk. 1, er de gældende beløb forhøjet i forhold til de beløb, som blev fastsat ved lovændringen i 1992. Dette beror på, at der ved lov nr. 1123 af 20. december 1995 om ændring af færdselsloven blev indsat en bestemmelse i § 124 r om, at beløbene i § 124 c, stk. 1, en gang årligt skulle reguleres. I overensstemmelse hermed blev der frem til den 1. januar 2003 foretaget en årlig

regulering af de nævnte beløb. Ved lov nr. 1049 af 17. december 2002 om ændring af færdselsloven, lov om biblioteksvirksomhed og lov om retsafgifter blev reguleringsbestemmelsen i færdselslovens § 124 r imidlertid ophævet med virkning fra den 1. januar 2003, og beløbene i § 124 c, stk. 1, blev fastlåst på niveauet for 2002 som følge af skattestoppet.

Udover bestemmelsen i færdselslovens § 124 c fremgår det af færdselslovens § 59 a, stk. 2, at der for ombytning af kørekort i henhold til færdselslovens § 59 a, stk. 1, betales 100 kr.

4.2. Justitsministeriets overvejelser

De nye foreslåede regler om gyldighedstid på kørekort indebærer, at kørekortet fremover jævnlige skal fornyes, og Justitsministeriet foreslår derfor, at der i færdselslovens § 124 c, stk. 1, indsættes to nye gebyrbestemmelser vedrørende fornyelser. Gebyrene for udstedelse af kørekort i forbindelse med fornyelse foreslås fastsat således, at de dækker myndighedernes udgifter forbundet med den pågældende ekspedition og produktion af kørekortet – for så vidt angår gebyret ved fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. dog med tillæg af et beløb på 10 kr., jf. nærmere nedenfor. Gebyrets størrelse afhænger af, om fornyelsen sker til almindelig bil, motorcykel, knallert mv., eller til lastbil og/eller bus mv.

Gebyret for fornyelser til almindelig bil mv. foreslås fastsat til 100 kr., mens gebyret for fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. foreslås fastsat til 135 kr.

Baggrunden for, at der foreslås et højere gebyr for fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. er, at der i forbindelse med fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. i overensstemmelse med direktivet foreslås at skulle gælde et krav om kontrol af de helbredsmæssige betingelser (indlevering af lægeattest). Ekspeditionen, som er forbundet med sådanne fornyelser, skønnes derfor at være mere ressourcekrævende end ved fornyelser af kørekort til almindelig bil mv., hvor der ikke stilles krav om løbende helbreds kontrol. I tilfælde, hvor lægeattesten har andre anmærkninger end vedrørende synsstyrke, vil sagen skulle forelægges politiet, og politiet vil endvidere i en række tilfælde skulle indhente en udtalelse fra sundhedsmyndighederne (embedslægen). De meromkostninger for sundhedsmyndighederne, der vil være forbundet med de nye jævnlige fornyelser, indgår som en del af det fastsatte gebyr.

Kørekort til lastbil og/eller bus mv. har hidtil skulle fornyes hvert femte år for personer mellem 50 og 70 år. Gebyret herfor er fastsat til 220 kr., jf. færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 3.

Med de nye regler om en begrænset gyldighedstid på fem år allerede fra udstedelsen, finder Justitsministeriet det mest hensigtsmæssigt, at der fastsættes ét gebyr for sådanne fornyelser. Der er ved det foreslåede gebyr på 135 kr. derfor taget højde for en forholdsmæssig fordeling af det provenu, som i dag kan henføres til gebyret for fornyelserne for de 50-70-årige. Nærmere bestemt kan 10 kr. af det foreslåede gebyr på 135 kr. henføres til opretholdelse af provenuet.

For så vidt angår de øvrige eksisterende gebyrer fastsat i færdselslovens § 124 c fastholdes de på det nuværende niveau. Det betyder, at gebyret fastholdes på det eksisterende niveau i de tilfælde, hvor de eksisterende regler vedrørende fornyelser fører til et højere eller lavere beløb.

I tilknytning til de foreslåede nye gebyrbestemmelser foreslås der indsat en ny bestemmelse i færdselslovens § 124 g, der indebærer, at de nye gebyrer vil blive reguleret i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling. Justitsministeriet vil herefter hvert år udstede en bekendtgørelse om beløbenes aktuelle størrelse. For så vidt angår gebyret for fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. vil der i forbindelse med prisreguleringen dog skulle tages udgangspunkt i et gebyr på 125 kr., da der ikke skal ske regulering af den del (10 kr.) af gebyret, som kan henføres til opretholdelse af provenu.

Med hensyn til den systematiske ombytning af kørekort udstedt før 19. januar 2013, der i henhold til tredje kørekortdirektiv skal være gennemført senest den 19. januar 2033, vil der skulle betales et gebyr på 100 kr., idet færdselslovens § 59 a, stk. 2, vil blive videreført uændret. Gebyret skønnes at dække myndighedernes udgifter forbundet med den pågældende ekspedition og produktion af kørekortet.

I den forbindelse foreslås der endvidere indsat en bestemmelse i § 59 a, der indebærer, at beløbet vil blive reguleret i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling. Justitsministeriet vil herefter hvert år udstede en bekendtgørelse om beløbenes aktuelle størrelse.

5. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer, at der skal ske jævnlig fornyelse og ajourføring af alle kørekort. Indførelsen af et krav om jævnlig fornyelse af alle kørekort indebærer håndteringen af et større antal sager om kørekortsudstedelse årligt, og forslaget vil derfor medføre visse administrative konsekvenser for de involverede myndigheder.

Med lovforslaget fastsættes et omkostningsbestemt gebyr for fornyelse af kørekort – for så vidt angår gebyret ved fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. dog med tillæg af et beløb på 10 kr., jf. nærmere punkt 4.2 ovenfor. Gebyrets størrelse afhænger af, om fornyelsen sker til almindelig bil, motorcykel, knallert mv., eller til lastbil og/eller bus mv. Da der i forbindelse med fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. skal indleveres lægeattest samt i visse tilfælde foretages nærmere undersøgelser i forhold til lægeattestens anmærkninger, er ekspeditionen forbundet med sådanne fornyelser mere ressourcetrækkende. En fornyelse af kørekortet vil i tilfælde, hvor lægeattesten har andre anmærkninger end vedrørende synsstyrke, skulle forelægges politiet. Politiet vil endvidere i en række tilfælde skulle indhente en udtalelse fra sundhedsmyndighederne (embedslægen). De meromkostninger for sundhedsmyndighederne, der vil være forbundet med de nye jævnlige fornyelser, indgår som en del af det fastsatte gebyr.

Gebyret for fornyelser til almindelig bil mv., som skal ske hvert 15. år, fastsættes til 100 kr., mens gebyret for fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. fastsættes til 135 kr. Kørekort til lastbil og/eller bus mv. skal fornys hvert femte år.

Kørekort til lastbil og/eller bus mv. har hidtil skulle fornys hvert femte år for personer mellem 50 og 70 år. Gebyret herfor er fastsat til 220 kr., jf. færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 3.

Med de nye regler om en begrænset gyldighedstid på fem år allerede fra udstedelsen, er det fundet mest hensigtsmæssigt at fastsætte ét gebyr herfor. Der er ved gebyrfastlæggelsen taget højde for en forholdsmæssig fordeling af det provenu, som i dag kan henføres til gebyret for fornyelserne for de 50-70-årige.

Fastsættelsen af gebyret på 100 kr. skønnes af Justitsministeriet og KL (Kommunernes Landsforening) at dække kommunernes og politiets omkostninger i forbindelse med udstedelse, herunder produktion, af kørekort til almindelig bil mv.

Endvidere skønnes fastsættelsen af gebyret på 135 kr. til fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. at dække kommunernes og sundhedsmyndighedernes omkostninger i forbindelse med udstedelse, samt politiets omkostninger til produktion. Det bemærkes, at der ved gebyrfastsættelsen ikke er taget højde for politiets merressourceforbrug ved håndteringen af et øget antal kørekortssager som følge af kravet om helbreds kontrol hvert femte år i forbindelse med fornyelse af kørekort til lastbil og/eller bus mv. Udgifterne hertil afholdes inden for politiets rammer.

Da udgifterne forbundet med ekspeditionen af fornyelserne dækkes af et omkostningsbestemt gebyr, får lovforslaget samlet set ikke økonomiske konsekvenser for det offentlige af betydning.

Lovforslagets skønnes ikke i øvrigt at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil medføre en pligt til som udgangspunkt hvert 15. år at foretage fornyelse af kørekort til almindelig bil mv. Kørekort til busser og lastbiler mv. vil skulle fornyes hvert femte år. Lovforslaget vil således medføre visse administrative konsekvenser for borgerne.

8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning). Med direktivet er der foretaget en omarbejdning af direktiv 91/439/EØF (andet kørekortdirektiv) – som ophæves med virkning fra 19. januar 2013 – og der er indarbejdet ændringer, som er indført ved direktiv 94/72/EF, 96/47/EF, 97/26/EF, 2000/56/EF og 2003/59/EF.

Direktivet skal være gennemført senest den 19. januar 2011, og reglerne skal anvendes fra den 19. januar 2013. Enkelte af direktivets bestemmelser trådte dog i kraft den 19. januar 2009, og disse er allerede gennemført i dansk ret.

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.), Chaufførernes Fagforening, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Forsvarets Materieltjeneste, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Brandvæsen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Lægeforeningen, MC Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorcykel Importør Foreningen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, præsidenterne for samtlige byretter, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd og Ældre Sagen.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amts- kommuner	Ingen	Ved de fastlagte gebyrer for fornyelser af kørekort er kom- munernes og politiets udgifter til udstedelsen og produktion dækket. Endvidere er sund- hedsmyndighedernes merom-

		kostninger ved forelæggelse af lægeattester ved de nye jævnlige fornyelser af kørekort til lastbil og/eller bus mv. omfattet af gebyret. Med gebyret tages endvidere højde for en forholdsmæssig fordeling af det provenu, som i dag kan henføres til det eksisterende gebyr for fornyelser for de 50-70 årige.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Håndtering af et øget antal sager vedrørende kørekortsudstedelser
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslaget medfører, at der skal ske fornyelse hvert 15. år af kørekort til almindelig bil mv., mens kørekort til lastbil og/eller bus mv. skal fornyes hvert femte år.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (færdselslovens titel)

Der indsættes en fodnote til lovens titel, som indeholder oplysninger om, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning) (tredje kørekortdirektiv).

Til nr. 2 (færdselslovens § 59, stk. 1)

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 59, stk. 1, 1. pkt., indebærer, at et kørekort som hovedregel skal udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år.

Bestemmelsen vil kun få betydning for kørekort til kategori AM (knallert), A1 (let motorcykel), A2 (mellemstor motorcykel), A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (bil med stort påhængskøretøj), da kørekort til kategori C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus), D (bus) samt C1/E, C/E, D1/E og D/E (henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj) som hovedregel vil skulle udstedes med en gyldighedstid på fem år, jf. nedenfor om bestemmelsen i § 59, stk. 1, 3. pkt.

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 59, stk. 1, 2. pkt., bestemmes, at kørekortet – for så vidt angår alle kategorier – udstedes med en gyldighedstid på fem år, hvis den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år.

For personer, som er fyldt 70 år, er der i dag i kørekortbekendtgørelsens § 60, stk. 2, fastsat regler om gyldighedstiden på kørekort, og der foreslås ingen ændringer heri.

Forslaget til færdselslovens § 59, stk. 1, 3. pkt., er en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 59, stk. 1, 2. pkt., hvorefter justitsministeren kan fastsætte en kortere gyldighedstid (end indtil det 70. år) for de køretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2, dvs. motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, visse motorcykler, motorkøretøj, der benyttes til buskørsel, godstransport, transport af farligt gods eller til kørsel med personer eller gods i international trafik. Som nævnt ovenfor under bemærkningerne til § 59, stk. 1, 1. pkt., skal kørekort til kategori C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus), D (bus) samt C1/E, C/E, D1/E og D/E (henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj) som hovedregel udstedes med en gyldighedstid på fem år, og justitsministeren vil udnytte den nævnte bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte regler herom i kørekortbekendtgørelsen.

Et kørekort vil ligesom i dag kunne udstedes med en kortere gyldighedstid, end hvad der følger af de ovennævnte hovedregler. Der foreslås således ingen ændring i reglen om, at et kørekort kan udstedes med en kortere gyldighedstid, hvis de helbredsmæssige forhold mv. taler derfor, jf. kørekortbekendtgørelsens § 61, stk. 1.

Der foreslås endvidere ingen ændringer i bestemmelsen om, at kørekort til erhvervsmæssig personbefordring som hovedregel udstedes med en gyldighedstid på fem år.

For så vidt angår kørekort til traktor (motorredskab) vil de foreslåede ændringer af § 59, stk. 1, finde tilsvarende anvendelse, jf. henvisningen hertil i færdselslovens § 62, stk. 3.

Ligesom efter gældende ret vil et kørekort kunne fornys efter udløbet af gyldighedstiden, hvis den pågældende fortsat opfylder betingelserne.

Ved ansøgning om fornyelse (bortset fra kørekort til lille knallert, der vil blive reguleret i et særskilt lovforslag, hvor der forventes ikke at ville blive stillet særlige helbredsmæssige krav) vil kørekortindehaveren skulle indlevere en lægeattest, hvis der er tale om:

- kørekort til kategori C1, C, D1, D samt C1/E, C/E, D1/E og D/E
- kørekort til erhvervsmæssig personbefordring
- kørekort, som er tidsmæssigt begrænset på grund af helbredsmæssige forhold mv.
- kørekort til en person, som er fyldt 70 år.

Der henvises i øvrigt til punkt 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 3 (færdselslovens § 59, stk. 3, 1. pkt.)

Den foreslåede ændring indebærer, at fornyelse af kørekortet fremover ikke kun kan ske efter udløbet af gyldighedstiden, men f.eks. også i forbindelse med »sammenkobling« af gyldighedstiderne for flere kategorier.

Der henvises i øvrigt til punkt 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 4 (færdselslovens § 59 a, stk. 3)

Forslaget indebærer, at det i § 59 a, stk. 2, nævnte gebyr på 100 kr., som vil være gældende for den obligatoriske ombytning af eksisterende kørekort, der skal ske inden den 19. januar 2033, vil blive reguleret i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling. Justitsministeriet vil hvert år udstede en bekendtgørelse om beløbets aktuelle størrelse.

Der henvises i øvrigt til punkt 4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 5 (færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 3)

Forslaget om at indføre et nyt *nr. 3* i færdselslovens § 124 c, stk. 1, indebærer, at der for fornyelse af kørekort betales 100 kr., medmindre der er tale om en fornyelse, som falder ind under en af bestemmelserne i § 124, stk. 1, nr. 4-6 (nuværende nr. 3-5) eller stk. 3-5.

Bestemmelsen indebærer, at der ved de jævnlige fornyelser hvert 15. år af kørekort til almindelig bil, motorcykel, knallert mv. skal betales et omkostningsbestemt gebyr på 100 kr. Er fornyelsen omfattet af en af de øvrige gebyrbestemmelser i § 124 c finder sidstnævnte derimod anvendelse. Dette betyder bl.a., at der – ligesom i dag – alene skal betales et gebyr på 30 kr. for fornyelse af kørekortet, hvis ansøgeren er fyldt 70 år.

Der henvises i øvrigt til punkt 4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 6 (færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 4)

Forslaget indebærer, at der for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år, skal betales et gebyr på 135 kr. Gebyret er fastsat, så det dækker myndighedernes udgifter forbundet med sagsbehandling og produktion af kørekortet. Hertil kommer et beløb på 10 kr. til opretholdelse af en forholdsmæssig andel af det provenu, der i dag er følger af gebyret på 220 kr. for fornyelser af kørekort til lastbil og bus mv. for ansøgere mellem 50 og 70 år.

Til nr. 7 (færdselslovens § 124 g)

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af de nye omkostningsbestemte gebyrer i færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 3 og 4.

Bestemmelsen indebærer, at de nævnte beløb vil blive reguleret i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling, og Justitsministeriet vil hvert år udstede en bekendtgørelse om beløbenes aktuelle størrelse. For så vidt angår gebyret i § 124 c, stk. 1, nr. 4, vil der i forbindelse med reguleringen dog skulle fradrages et beløb på 10 kr., således at der alene sker regulering af den omkostningsbestemte del af gebyret og ikke den del, der vedrører provenu.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 19. januar 2013.

I *stk. 2* foreslås det, at loven skal finde anvendelse på kørekort, der udstedes eller fornys efter lovens ikrafttræden.

Bestemmelsen indebærer, at alle nye kørekort, der udstedes efter den 19. januar 2013 – hvad enten der er tale om en førstegangsudstedelse, fornyelse på baggrund af en eksisterende førerret, udstedelse af duplikatkørekort som følge af tyveri mv. eller ombytning efter færdselslovens § 59 a – vil skulle udstedes med den gyldighedstid, som gælder fra den 19. januar 2013, f.eks. fem år ved kategori C (lastbil).

Når en person efter den 19. januar 2013 har fået udstedt et nyt kørekort med den nye gyldighedstid, vil den pågældende endvidere i samme omfang som personer, der først erhverver førerret efter den 19. januar 2013, skulle indlevere lægeattest i forbindelse med de efterfølgende fornyelser, jf. herved bemærkningerne ovenfor vedrørende færdselslovens § 59, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Havde kørekortindehaveren førerret inden den 19. januar 2013, berøres selve førerretten derimod ikke af, at den pågældende har fået udstedt et nyt kørekort med ny gyldighedstid, og den pågældende vil således fortsat have ret til at føre de samme køretøjstyper, som han eller hun havde førerret til med sit hidtidige kørekort.

Der henvises i øvrigt til punkt 3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 984 af 5. oktober 2009, som ændret ved § 2 i lov nr. 1338 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 716 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:
»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning), EU-Tidende 2006, nr. L 403, s. 18.«

§ 59. Kørekortet gælder, indtil den pågældende er fyldt 70 år. For kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2, kan justitsministeren fastsætte en kortere gyldighedstid.

Stk. 2. ----

Stk. 3. Efter udløbet af gyldighedstiden kan kørekortet fornys, såfremt den pågældende stadig opfylder betingelserne. Politiet bestemmer, om der skal aflægges ny prøve. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om aflæggelse af ny prøve.

§ 59 a. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at allerede udstedte kørekort skal ombyttes.

Stk. 2. For ombytningen betales 100 kr.

2. *§ 59, stk. 1*, affattes således:
»Kørekortet udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år. Er den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på fem år. For kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2, kan justitsministeren fastsætte en kortere gyldighedstid.«

3. I *§ 59, stk. 3, 1. pkt.*, ændres »Efter udløbet af gyldighedstiden kan kørekortet fornys« til: »Kørekortet kan fornys«.

4. I *§ 59 a* indsættes som stk. 3:
»*Stk. 3.* Det i stk. 2 nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med

2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilken regulering der skal finde sted.«

§ 124 c. Der betales:

- 1) 260 kr. for ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort,
- 2) 260 kr. for udstedelse af duplikatkørekort,
- 3) 220 kr. for fornyelse af kørekort til lastbil, lastbil med stort påhængskøretøj, bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der er fyldt 50 år, men ikke 70 år,
- 4) 260 kr. for fornyelse af kørekort med kørelæsergodkendelse,
- 5) 260 kr. for fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til kørsel i udlandet betales 150 kr.

Stk. 3. For fornyelse af kørekort for ansøgere, der er fyldt 70 år, betales 30 kr.

Stk. 4. Fornyelse af kørekort, der er tidsmæssigt begrænset som følge af helbredsmæssige forhold, sker uden betaling for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år.

Stk. 5. For fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, der på grund af helbredsmæssige forhold er tidsbegrænset, betales 100 kr.

Stk. 6. For udstedelse af internationalt kørekort betales 25 kr.

5. I § 124 c, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) 100 kr. for fornyelse af kørekort, jf. dog nr. 4-6 og stk. 3-5.«

Nr. 3-5 bliver herefter nr. 4-6.

6. § 124 c, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 4, affattes således:

»4) 135 kr. for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år.«

7. Efter § 124 f indsættes:

»§ 124 g. Det i § 124 c, stk. 1, nr. 3, nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilken regulering der skal finde sted. 1. -3. pkt. finder tilsva-

rende anvendelse for det i § 124 c, stk. 1, nr. 4, nævnte beløb med fradrag af 10 kr.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 19. januar 2013.

Stk. 2. Loven finder anvendelse i forhold til kørekort, der udstedes eller fornys efter lovens ikrafttræden.

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 Udvalg¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort³⁾ 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.

(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.

(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 Kommissionen⁴⁾.

(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 supplerings 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.

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 supplerung 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 køretøjer⁵⁾ (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

– 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 cm³, 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« forstår 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

– ved »land- og skovbrugstraktor« forstår ethvert motorkøretøj på hjul eller bælter, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller 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 3500 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 4250 kg. Vejer en sådan enhed mere end 3500 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 3500 kg

– aldersgrænsen for kategori BE fastsættes til 18 år

d) kategori C1:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3500 kg, men ikke over 7500 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 12000 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 3500 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 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 vej⁶⁾

f) kategori C:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3500 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

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.

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

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 3500 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 3500 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 rekreatationsformål, 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) 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.

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.

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 annulation 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.

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.

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

Evaluerings

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.

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.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2006

På Europa-Parlamentets vegne

J. Borrell Fontelles

Formand

På Rådets vegne

J. Korkeaoja

Formand

- 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).
- 4) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).
- 5) 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).
- 6) 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).

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN TIL KØREKORT

1. De fysiske egenskaber ved EF-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 sikkerhedsstrykfarver 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,
- lasergraving,
- 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*,
- 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),
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B: Belgien

CZ: Den Tjekkiske Republik

DK: Danmark

D: Tyskland

EST: Estland

GR: Grækenland

E: Spanien

F: Frankrig

IRL: Irland

I: Italien

CY: Cypern

LV: Letland

LT: Litauen

L: Luxembourg

H: Ungarn

M: Malta

NL: Nederlandene

A: Østrig

PL: Polen

P: Portugal

SLO: Slovenien

SK: Slovakiet

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Det Forenede Kongerige

- d) kørekortets specifikke oplysninger, nummereret således:

- 1) indehaverens efternavn
- 2) indehaverens fornavn(e)
- 3) indehaverens fødselsdato og fødested
- 4) a) udstedelsesdato
- 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)
- e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »kørekort« på Fællesskabets andre sprog trykt med rosa på en sådan måde, at det udgør kørekortets baggrund:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

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)
10. første udstedelsesdato for hver enkelt kategori (denne dato skal anføres igen på det nye kørekort ved senere erstatning eller ombytning)
11. udløbsdato for hver enkelt kategori
12. eventuelle supplerende eller restriktive angivelser i kodeform ud for hver kategori.

Følgende koder anvendes:

– kode 01 til 99: harmoniserede EF-koder

FØRER (lægelige årsager)

01. Synskorrektion og/eller beskyttelse

01.01. Briller

01.02. Kontaktlinse(r)

- 01.03. Beskyttelsesbriller
- 01.04. Ugennemsigtig linse
- 01.05. Øjenklap
- 01.06. Briller eller kontaktlinser
- 02. Høreapparat/kommunikationshjælp
 - 02.01. Høreapparat til det ene øre
 - 02.02. Høreapparat til begge ører
- 03. Arm- eller benprotese/-ortese
 - 03.01. Armprotese/-ortese
 - 03.02. Benprotese/-ortese
- 05. Begrænset kørsel (underkoden skal anvendes, kørsel begrænset af lægelige årsager)
 - 05.01. Begrænset til kørsel i dagtimer (f.eks. en time efter solopgang til en time før solnedgang)
 - 05.02. Begrænset til kørsel inden for en radius af ... km fra kørekortindehaverens bolig eller kun inden for by/region
 - 05.03. Begrænset til kørsel uden passagerer
 - 05.04. Begrænset til kørsel med en hastighed på højst ... km/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
 - 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
 - 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)
- 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 bremseser
 - 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
- 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)
- 72. Begrænset til kategori A-køretøjer med slagvolumen på højst 125 cm³ og motoreffekt på højst 11 kW (A1)
- 73. Begrænset til kategori B-køretøjer, trehjulede motorcykler og quadricykler med motor (B1)
- 74. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7500 kg (C1)
- 75. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1)
- 76. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7500 kg (C1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt (C1E)
- 77. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt a) vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt, og b) påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring (D1E)

78. Begrænset til køretøjer med automatgear

79. Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af artikel 10, stk. 1, i direktiv 91/439/EØF:

90.01: til venstre

90.02: til højre

90.03: venstre

90.04: højre

90.05: hånd

90.06: fod

90.07: anvendelig

95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i direktiv 2003/59/EF indtil ... [f.eks.: 95. 01.01.2012]

96. Chauffør, der har afsluttet uddannelsen eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V.

– 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.

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.

15. 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.

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

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, 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.

c) Der skal på EF-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 stregekoder 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.

EF-MODEL TIL KØREKORT

Side 1 KØREKORT (MEDLEMSSTAT)

The diagram shows a rectangular license card. At the top left is the European Union flag. To its right, the text 'PERMIS DE CONDUIRE' is on the left and 'ÉTAT MEMBRE' is on the right. Below the flag is a box labeled '6 PHOTO'. To the right of the photo box are numbered fields: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 7, and (8). At the bottom left is field 9.

1. Efternavn, 2. Fornavn(e), 3. Fødselsdato og fødested, 4a. Udstedelsesdato, 4b. Udløbsdato, 4c. Udstedt af, 5. Kørekortnummer, 8. Bopæl, 9. Kategori¹⁾, 10. Udstedelsesdato for hver kategori, 11. Udløbsdato for hver kategori, 12. Vilkår

Side 2

The diagram shows the second side of the license card. On the left is a box labeled '13'. To its right is a table with columns 9, 10, 11, and 12. The rows are labeled with vehicle categories: A1, A, B1, B, C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, and E. Each row contains a small icon of the vehicle type. Below the table is a box labeled '14' and a section for conditions (15) with a list of items: 1. Navn, 2. Person, 3. Dato af udstedelse, 4. Udstedelsesdato, 5. Udløbsdato, 6. Udstedt af, 7. Bopæl, 8. Kategori, 9. Kørekortnummer, 10. Udstedelsesdato for hver kategori, 11. Udløbsdato for hver kategori, 12. Vilkår.

EKSEMPEL PÅ KØREKORT EFTER EF-MODELLEN

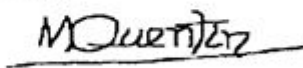
BELGISK KØREKORT (til orientering)

The example shows a Belgian license card. At the top left is the Belgian flag. To its right, the text 'RIJBEWIJS' is on the left and 'KONINKRIJK BELGIE' is on the right. Below the flag is a box labeled '6. FOTO'. To the right of the photo box are numbered fields: 1. Steven, 2. Annie-Marie M.E., 3. 01.04.73 D-53170 Bonn, 4a. 01.07.96 4b. 30.06.05 4c. B-9000 Gent, 5. DA 003 350, 7. [Signature], and 9. A B.

 **PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE**

1. Quentin
2. Maria N.E.
3. 01.04.73 8-7000 Mons
4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle
4b. **30.06.08**
5. DA 003 361
7.

6 PHOTO 



9. **A** **B**

- ¹⁾ NB: Der vil blive tilføjet et piktogram og en linje for kategori AM. NB: »A2« vil blive føjet til sektionen vedrørende kategorier af motorcykler.

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,
- 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, bremses, 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:

4.1.1. Regler om køre- og hviletid som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport¹⁾ samt om anvendelse af kontrolapparat som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport²⁾.

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 læseudstyr (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).

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.

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

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

Består ansøgeren den praktiske prøve i et køretøj med automatgear, 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.

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

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

Kategori A1:

Motorcykel af kategori A1 uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 120 cm³, som kan opnå en hastighed på mindst 90 km/t.

Kategori A2:

Motorcykel uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 400 cm³ og en effekt på mindst 25 kW.

Kategori A:

Motorcykel uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 600 cm³ og en effekt på mindst 40 kW.

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 1000 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.

Kategori C:

Køretøj af kategori C med en tilladt totalmasse på mindst 12000 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 en gearkasse med mindst otte gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; køretøjet skal have en faktisk totalmasse på mindst 10000 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 20000 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 en gearkasse med mindst otte gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; både det leddelte køretøj og enheden skal have en faktisk totalmasse på mindst 15000 kg.

Kategori C1:

Køretøj af kategori C1 med en tilladt totalmasse på mindst 4000 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 1250 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 1250 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 4000 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 1250 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/EF³⁾ :

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, bremses, 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.

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, bremses, væsker (f.eks. motorolie, kølevæske, 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, bremses 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 bagegear):

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).

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, bremses, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

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

8.1.5. Kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og hjulophæng.

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

8.1.7. Kontrol af koblingsmekanismen, bremses 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 vognekassen, 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 veikryds 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.

9. Bedømmelse af den praktiske prøve

9.1. Bedømmelsen gælder i alle kørselssituationer den ubesværelighed, 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 prøve køretøjets, passagerernes eller andre trafikanters umiddelbare sikkerhed i fare, medfører, uanset om de kræver indgreb fra den køreprøvesagkyndiges eller ledsagerens side, at prøven ikke består. 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 vejforhold, 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, bremses (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).

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

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).

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 vej- 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 bremsen (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,
- 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.

- ¹⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).
- ²⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 561/2006.
- ³⁾ 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.

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.

SYNET

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

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

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. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis det under lægeundersøgelsen har vist sig, at vedkommendes synsfelt er under 120° i det horisontale plan, medmindre der i ganske særlige tilfælde kan dispenseres herfra på grundlag af en lægelig vurdering og en praktisk prøve med positivt resultat, eller at hans syn af andre årsager er sådant, at hans evne til at føre motorkøretøj på betryggende vis er nedsat. Konstateres der, eller gives der oplysning om en fremadskridende øjensygdom, kan kørekort udstedes eller fornyes på betingelse af, at vedkommende jævnligt undersøges af en kompetent lægelig myndighed.

6.2. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, og som har totalt funktionelt tab af synsevne på det ene øje, eller som kun bruger det ene øje, f.eks. i tilfælde af dobbeltsyn (diplopi), skal have en synsstyrke på mindst 0,6, eventuelt med korrigerende 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 det raske øje er normalt.

Gruppe 2

6.3. 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 0,5 på det dårligste øje. Er værdierne på 0,8 og 0,5 opnået ved hjælp af korrigerende linser, skal den ikke-korrigerede synsstyrke på hvert af øjnene være 0,05, eller korrektionen af den mindst krævede synsstyrke (0,8 og 0,5) skal være opnået ved hjælp af brilleglas, hvis styrke ikke må overstige plus eller minus otte dioptrier, eller ved hjælp af kontaktlinser (ikke-korrigeret syn = 0,05). Korrektionen skal kunne tåles godt. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis ansøgeren eller føreren ikke har et normalt binokulært synsfelt, eller hvis han lider af dobbeltsyn (diplopi).

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.

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.

Gruppe 2

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

SUKKERSYGE

10. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af sukkersyge, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol afpasset efter hvert enkelt tilfælde.

Gruppe 2

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

NERVESYGDOMME

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

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

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

Gruppe 1

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

Gruppe 2

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

MENTALE FORSTYRRELSE

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.

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.

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.

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, bremses og lys, navnlig i forbindelse med motorcykler og tunge køretøjer,
- lastesikkerhed,
- viden om køretøjfysik, 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 kvalifikationer¹⁾,
- 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
 - 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.

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.

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.

¹⁾ EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

**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.

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.

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 (personbefordring) og 10. september 2009 (godstransport)

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)
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)
—	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)
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
