2025/2205

5.11.2025

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2025/2205

af 22. oktober 2025

om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure [2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) På det uformelle møde i Rådet (transport) i 2017 i Malta blev der nået til enighed om, at det vedvarende høje antal trafikdræbte og alvorlige kvæstelser i trafikken udgør et stort samfundsproblem, og der blev fastsat et mål om at halvere antallet af alvorlige kvæstelser i Unionen senest i 2030. I Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed, der blev vedtaget af EU-medlemsstaternes transportministre den 29. marts 2017 opfordres Kommissionen til at udarbejde en styrket EU-trafiksikkerhedspolitik og retlig ramme for årtiet fra 2020, som omfatter et ambitiøst langsigtet mål om at komme tæt på nul dødsfald senest i 2050 og forbedre beskyttelsen af trafikanter, navnlig bløde trafikanter, som oftest er ofre for trafikulykker. De offentlige myndigheders tidligere indsats resulterede i en reduktion af antallet af trafikdræbte fra 51 400 i 2001 til 19 800 i 2021. Disse tal ligger imidlertid under Unionens mål om en reduktion på 75 % i antallet af trafikdræbte mellem 2001 og 2020, og de fremskridt, der blev gjort i retning af at halvere antallet af sådanne dødsfald i løbet af det første årti, stagnerede senere. Unionen er fast besluttet på at nå så tæt som muligt på nul trafikulykkeofre senest i 2050. I meddelelsen af 9. december 2020 fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (»strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet«) fastsættes en »nulvision« i forbindelse med dette mål.

(2) Kørekortreglerne er nødvendige elementer i den fælles transportpolitik, bidrager til at forbedre trafiksikkerheden og letter den frie bevægelighed for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. I betragtning af individuelle transportmidlers betydning fremmer og letter det personers frie bevægelighed og etableringsfrihed, hvis de er i besiddelse af et kørekort, som værtsmedlemsstaten godkender. På samme måde berører enhver ulovlig erhvervelse af et sådant dokument eller retten til at føre motorkøretøj eller fratagelse af et lovligt erhvervet kørekort som følge af ulovlig adfærd ikke blot den medlemsstat, hvor sådanne overtrædelser blev begået, men også trafiksikkerheden i hele Unionen.

[1] EUT C 293 af 18.8.2023, s. 133.
[2] Europa-Parlamentets holdning af 28.2.2024 (EUT C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) og Rådets førstebehandlingsholdning af 29.9.2025 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af 21.10.2025 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

(3) Den ramme, der er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF ([3]), bør ajourføres, så den er klar til den nye æra og bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne og energiforbruget fra transport, også gennem øget udbredelse af køretøjer, der anvender alternative drivmidler, digitalisering, demografiske tendenser og den teknologiske udvikling, med henblik på at styrke EU-økonomiens konkurrenceevne. Navnlig for så vidt angår visse køretøjer, der anvender alternative drivmidler, bør deres større masse sammenlignet med konventionelle køretøjer afspejles i anvendelsesområdet for kørekortkategorier. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer såsom de administrative byrder for den frie bevægelighed for personer, der er førere, og som tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og digitale kørekort (»mobilkørekort«) i alle kategorier og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med nærværende direktiv.

(4) Det Europæiske Fællesskab indførte den første »fællesskabsmodel« for fysiske kørekort den 4. december 1980. Siden da er reglerne for fællesskabsmodellen blevet hjørnestenen i verdens mest avancerede strukturer for kørekort, der dækker mere end 250 millioner førere. Dette direktiv bør derfor bygge på den akkumulerede erfaring og praksis og fastsætte harmoniserede regler for EU-standarderne for fysiske kørekort. Fysiske kørekort, der udstedes i Unionen, bør navnlig sikre et højt niveau for beskyttelse mod svig og forfalskning ved hjælp af foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning samt mulighed for at integrere mikrochips og QR-koder.

(5) Enhver behandling af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv bør overholde Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ([4]), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([5]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 ([6]).

(6) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i fysiske kørekort og deres mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort med henblik på at bevise og kontrollere en persons ret til at føre motorkøretøj og identitet med henblik på at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere denne persons førerrettigheder og identitet. Det er nødvendigt, at lagring og anden behandling af disse oplysninger overholder artikel 6, stk. 1, litra e), og for så vidt angår biometriske oplysninger artikel 9, stk. 2, litra g), i forordning (EU) 2016/679. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelse af personoplysninger, der videregives til og opbevares af en kontrollant i kontrolprocessen. Kontrollanten bør navnlig kun kunne opbevare sådanne oplysninger, hvis det er tilladt i henhold til EU-retten eller national ret; for eksempel kan en politibetjent få tilladelse til at medtage kørekortdata i en politianmeldelse, eller en udlejningsvirksomhed kan få tilladelse til at udfylde kørekortdata i en billejeaftale.

(7) For at skabe juridisk klarhed og sikre en gnidningsløs overgang mellem dette direktiv og direktiv 2006/126/EF bør medlemsstaterne kunne lagre supplerende personoplysninger på en mikrochip, hvis dette er fastsat i national ret, der overholder forordning (EU) 2016/679. Nærværende direktiv giver imidlertid i sig selv ikke hjemmel til at medtage sådanne supplerende oplysninger.

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89, http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Den QR-kode, der skal fastsættes ved dette direktiv, bør derimod gøre det muligt at kontrollere ægtheden af de oplysninger, der er anført på fysiske kørekort. Den bør dog ikke gøre det muligt at lagre yderligere oplysninger end dem, der fremgår af fysiske kørekort.

(9) Dette direktiv giver ikke hjemmel til at oprette eller opretholde nationale databaser til lagring af biometriske data i medlemsstaterne, som er et spørgsmål, der henhører under national ret, som skal overholde EU-databeskyttelsesretten. Desuden giver dette direktiv ikke hjemmel til oprettelse eller opretholdelse af en central database over biometriske data på EU-plan.

(10) Digital omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport bidrager den til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, såsom dem vedrørende den tid, som det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette digitalisering bør mobilkørekort være det standardformat, der udstedes til ansøgere, med virkning fra en dato 54 måneder fra datoen for vedtagelsen af den første af de gennemførelsesretsakter, der er nødvendige for indførelse af mobilkørekort, uden at dette berører ansøgeres ret til at modtage et kørekort enten i fysisk format eller i begge formater gennem en og samme ansøgning på samme tid. Medlemsstaterne har mulighed for at udstede mobilkørekort inden den dato, hvor det digitale format bliver standardformat.

(11) I overensstemmelse med målet for den digitale omstilling om ikke at lade borgere i stikken som udtrykt i den europæiske erklæring om digitale rettigheder og principper for det digitale årti fra 2023 er det bydende nødvendigt, at borgere fortsat har ret til at anmode om kørekort i fysisk format ud over kørekort i digitalt format. Medlemsstaterne bør derfor efter anmodning give en ansøger kørekort i fysisk format uden unødigt ophold og generelt inden for tre uger, når ansøgeren allerede er indehaver af den pågældende medlemsstats digitale kørekortformat, der bevidner vedkommendes førerrettigheder. I hastesituationer, hvor sen modtagelse af et fysisk kørekort vil medføre uforholdsmæssig stor skade for ansøgeren, opfordres medlemsstaterne desuden til at give mulighed for at gøre brug af en hasteprocedure, hvorefter et fysisk kørekort vil blive udstedt i løbet af få dage mod en forholdsmæssig forhøjelse af de relevante administrative gebyrer.

(12) Mobilkørekortet bør ikke kun indeholde de oplysninger, der er registreret på det fysiske kørekort, men også oplysninger, der gør det muligt at kontrollere disse datas ægthed. Det bør dog sikres, at mængden af personoplysninger, der stilles til rådighed, selv i tilfælde af kontrol er begrænset til, hvad der vil blive anført på det fysiske kørekort, og hvad der er strengt nødvendigt for at kunne kontrollere ægtheden af sådanne oplysninger. Medmindre det er tilladt i henhold til EU-retten eller national ret, bør de oplysninger, der er nødvendige for kontrollen, derudover ikke opbevares, efter at kontrollen har fundet sted. Medlemsstaterne bør sikre, at fysiske kørekort og mobilkørekort, der udstedes til samme person, er ækvivalente for så vidt angår rettigheder og vilkår, i henhold til hvilke den pågældende person har ret til at føre motorkøretøj, og for så vidt angår varigheden af den administrative gyldighed af kørekortene som fastsat i dette direktiv.

(13) Medlemsstaterne har kompetence til at fastsætte deres egne nationale regler om betaling af et gebyr for udstedelse af et kørekort. Medlemsstaterne bør dog tage behørigt hensyn til ikke at påvirke borgernes frie valg med hensyn til kørekortformater ved at fastsætte uforholdsmæssige administrative gebyrer, der uretmæssigt begunstiger det ene format frem for det andet.

(14) Medlemsstaterne bør samarbejde om at tilstræbe verdensomspændende anvendelse og gensidig anerkendelse af mobilkørekort. Dette kan indebære ændringer af den internationale konvention om motortransport af 24. april 1926, den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 og Wienerkonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik. Kommissionen er bedst i stand til at yde bistand til medlemsstaterne i denne henseende, navnlig med hensyn til interoperabilitetsbetingelser, der muliggør udbredt anerkendelse af EU-mobilkørekort. Som første skridt i denne proces bør Kommissionen tage hensyn til den relevante udvikling i tredjelande, når den vedtager gennemførelsesretsakter om mobilkørekort.

(15) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan Unionen i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. Kørselsmåden påvirker omfanget af sådanne emissioner, som har negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Køreprøver bør derfor sikre, at føreruddannelsen sætter førere i stand til at mindske deres indvirkning med hensyn til emissioner, herunder gennem miljøvenlig kørsel, og forberede dem på kørsel med nul- eller lavemissionskøretøjer.

(16) For at give borgere og indbyggere mulighed for direkte at nyde godt af fordelene ved det indre marked uden at pådrage sig en unødvendig yderligere administrativ byrde indeholder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 ([7]) bestemmelser om adgang til onlineprocedurer, der er relevante for det indre markeds funktion, herunder for grænseoverskridende brugere. Oplysningerne om erhvervelse og fornyelse af kørekort er allerede omfattet af bilag I til nævnte forordning. Bilag II til nævnte forordning bør ændres for at sikre, at brugere, der anvender en administrativ procedure for så vidt, angår kørekort nyder godt af procedurer, der foregår helt online.

(17) Kørekort bør kategoriseres efter de køretøjstyper, som de angiver ret til at føre. En sådan kategorisering bør ske på en klar og sammenhængende måde og under fuld hensyntagen til de pågældende køretøjers tekniske karakteristika og de færdigheder, der er nødvendige for at føre dem.

(18) I overensstemmelse med De Forenede Nationers konvention af 13. december 2006 om rettigheder for personer med handicap, som Unionen har været part i siden den 21. januar 2011, bør der vedtages særlige bestemmelser for at gøre det lettere for personer med handicap at føre køretøjer. Desuden opfordres medlemsstaterne til uden at sænke de mindstekrav vedrørende egnethed til at føre motorkøretøj og kørefærdigheder, der er fastsat i dette direktiv, at tilgodese de særlige behov for personer med handicap og lette deres muligheder for at erhverve og indehave kørekort. Med Kommissionens forudgående samtykke bør medlemsstaterne således have mulighed for at udelukke visse typer motorkøretøjer fra anvendelsen af reglerne om kørekortkategorier i henhold til dette direktiv.

(19) Medlemsstaterne bør fortsat have mulighed for at udelukke typer af køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker og civilforsvarsorganer eller er under deres kontrol, fra anvendelsen af dette direktiv i betragtning af den særlige karakter af de operationer, som disse styrker og organer udfører, og af de køretøjer, der anvendes.

(20) Minimumsalderen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne fastsætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme trafiksikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør for visse kategorier og undtagelsesvist have mulighed for at fastsætte en lavere minimumsalder for at tage hensyn til nationale forhold, navnlig for så vidt angår kørsel med brandsluknings-, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer samt køretøjer, der anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden.

(21) Udrykningskøretøjer, nemlig køretøjer, der anvendes til opretholdelse af den offentlige sikkerhed og orden, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand i natur- eller menneskeskabte nødsituationer, såsom politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer eller brandslukningskøretøjer, kan have særlige karakteristika såsom at være tungere på grund af specielt udstyr og kan være nødt til at være omfattet af visse undtagelser fra de generelle regler for kategori B-kørekort for effektivt at kunne reagere på krisesituationer og redningsbehov. For at undgå potentielle hindringer for sådanne køretøjers grænseoverskridende kørsel, mens de anvendes til grænseoverskridende indsatser i forskellige regioner i Unionen, bør medlemsstaterne derudover midlertidigt eller på ubestemt tid kunne tillade, at disse udrykningskøretøjer køres på deres område med kategori B-kørekort. I denne henseende opfordres medlemsstaterne til gensidigt at anerkende nationale foranstaltninger, således at grænseoverskridende nødoperationer ikke hindres eller straffes.

(22) For at tage hensyn til mobilitetsbehovene hos unge indbyggere i medlemsstaterne, såsom behovet for at køre lange afstande i tyndt befolkede områder med mangel på passende alternative midler til personlig mobilitet, bør medlemsstaterne efter forudgående samtykke fra Kommissionen kunne sænke minimumsalderen til 15 år for udstedelse af kørekort, der er begrænset til deres eget område, til at føre visse typer køretøjer i kategori B1. Det er vigtigt, at en sådan sænkning af minimumsalderen ikke har negativ indvirkning på trafiksikkerheden. Kommissionen bør derfor, inden den giver sit samtykke hertil, behørigt vurdere indvirkningen på trafiksikkerheden af en sådan sænkning af minimumsalderen under hensyntagen til alle relevante oplysninger fra medlemsstaternes eksperter.

(23) Kombinationen af en passende minimumsalder for kørekort i hver kategori, som letter både unge føreres mobilitet og deres rettidige adgang til erhvervsmæssig kørsel, og strengere betingelser for nye førere med hensyn til bl.a. alkoholindtagelse i forbindelse med kørsel kan gavne trafiksikkerheden. Minimumsalderen bør ikke sænkes på bekostning af trafiksikkerheden.

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Der bør indføres en trinvis ordning, dvs. en ordning hvor retten til at indehave et kørekort i en bestemt kategori er en forudsætning for, at ansøgeren kan godkendes til visse andre kørekortkategorier, og ækvivalens mellem kategorierne herunder, hvor det er relevant, en minimumsperiode for erfaring inden en sådan godkendelse. En sådan ordning bør være bindende for alle medlemsstater, uden at dette berører medlemsstaternes mulighed for at anvende visse indbyrdes ækvivalenser på deres respektive områder. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte visse ækvivalenser, der er begrænset til deres eget område.

(25) Øget udbredelse af køretøjer, der anvender alternative drivmidler, er afgørende for den grønne omstilling. Dette direktiv skal tage højde for muligheden for, at nye modeller med højere masse vil forefindes inden for kørekortkategorierne B og BE. Derfor bør indehavere af et kategori B- eller BE-kørekort have lov til at føre motorkøretøjer, både med henblik på person- og godstransport, som helt eller delvis anvender alternative drivmidler og har en totalmasse, der overstiger en tilladt totalmasse på 3 500 kg, forudsat at de har kørselserfaring i den pågældende kategori.

(26) Retten til et kørekort er en sikring af retten til fri bevægelighed og letter deltagelse i det økonomiske og sociale liv, som er særlig vigtigt i landdistrikter og mindre tæt befolkede områder med et begrænset offentligt transportnet. For ældre, personer med nedsat mobilitet eller personer med handicap er individuel transport et vigtigt element i forbindelse med understøttelse af deres mobilitet. Bedømmelse af en førers egnethed til at køre sikkert bør ske på baggrund af specifikke kriterier, der især tager højde for førerens medicinske tilstand i henhold til de objektive resultater af undersøgelser og, hvor det er passende, prøver. Afgørelser om annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af kørekort bør træffes på individuelt grundlag og bør ikke resultere i forskelsbehandling, navnlig ikke på baggrund af alder.

(27) Af hensyn til trafiksikkerheden er det nødvendigt at ajourføre de harmoniserede minimumskrav, som en ansøger skal opfylde, før der kan udstedes et kørekort. Dette bør omfatte kundskaber, færdigheder og adfærd i forbindelse med at føre motorkøretøjer, køreprøven og mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer.

(28) I lyset af den stigende tilgængelighed og anvendelse af avancerede førerstøttesystemer og automatiske køresystemer er det nødvendigt at medtage krav vedrørende disse systemer i teoriprøver for at sikre, at førere har generel viden om de fordele, begrænsninger og risici, der er forbundet med sådanne systemer. Dette krav om viden bør navnlig omfatte automatiske køresystemers anvendelsesområde, eksistensen af automatiske køresystemers anmodninger om at overtage styringen og føreres bestående forpligtelser, mens automatiske køresystemer er aktiverede.

(29) Der bør på udstedelsestidspunktet for et kørekort og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed er opfyldt. En sådan regelmæssig overvågning i overensstemmelse med nationale regler om opfyldelse af mindstekrav bidrager til personers frie bevægelighed, forhindrer konkurrenceforvridning og tager føreres ansvar i betragtning. De nationale regler om opfyldelse af mindstekrav bør bestå af en lægeundersøgelse ved udstedelse og fornyelse af et kørekort. Denne undersøgelse kan udføres af alment praktiserende læger eller af en anden kompetent lægelig myndighed eller sundhedsperson som fastsat i hver medlemsstats ret.

(30) Tilstrækkeligt syn er en afgørende forudsætning for at sikre fysisk egnethed til at køre. Alle, der ansøger om et kørekort, bør derfor undergå en passende vurdering for at sikre, at de har tilstrækkelig synsstyrke, herunder om nødvendigt yderligere undersøgelse af synsfeltet af en kompetent synsspecialist, der er godkendt i henhold til national ret. Medlemsstaterne bør have mulighed for at gå videre end dette krav og kræve samme procedure i forbindelse med fornyelse af kørekort. Decimalnotation for synsstyrke er en internationalt anerkendt standard for sammenlignelighed ved fastlæggelse af synsevne.

(31) Ved udstedelse eller fornyelse af visse kørekortkategorier bør det være muligt for medlemsstaterne i stedet for at kræve en lægeundersøgelse at kræve, at ansøgeren eller indehaveren af et kørekort skriftligt eller elektronisk fremlægger en selvevaluering, hvis udformningen kan være risikoorienteret. Det vil dog være mest ønskeligt, at medlemsstaterne medtager lægeundersøgelser i det mindste som led i den første udstedelse af kørekort for at vurdere opfyldelsen af de betingelser, der er fastsat i dette direktiv og national ret.

(32) Når et kørekort er udstedt, bør medlemsstaterne i stedet for at kræve en lægeundersøgelse eller selvevaluering ved fornyelse kunne indføre et system for at sikre, at der reageres på ændringer i kørekortindehaverens fysiske eller psykiske egnethed. I erkendelse af den forskelligartede organisering af de nationale sundhedssystemer og national praksis med hensyn til effektiv koordinering med myndighederne for udstedelse og fornyelse kan et sådant system antage forskellige former, idet hovedprincippet bør være, at sundhedsmyndighederne eller de udstedende myndigheder bør forbinde kørekortindehaveres medicinske tilstand med deres evne og tilladelse til at føre motorkøretøj. Denne reaktion fra sundhedsmyndighederne eller de udstedende myndigheder kan også baseres på en vurdering af kørekortindehaverens erklæringer på grundlag af en generel forpligtelse for alle kørekortindehavere til at angive deres helbredstilstand, som er relevant for kørsel, og som kan føre til henvisning til en speciallæge, kørselsforbud fra en læge eller i sidste ende inddragelse, suspension eller begrænsning af kørekortet.

(33) Medlemsstaterne bør også frit kunne kombinere sådanne foranstaltninger for at øge deres effektivitet og anvende strengere krav vedrørende egnethed til at føre motorkøretøj end de mindstekrav, der er fastsat i dette direktiv.

(34) Nylige fremskridt inden for medicinsk teknologi har forbedret trafiksikkerheden ved at imødegå de risici, der er forbundet med kørsel med visse medicinske tilstande. Innovationer såsom systemer for kontinuerlig blodsukkermåling for personer med diabetes muliggør en effektiv realtidsstyring af deres tilstand og mindsker kørselsrelaterede risici. Disse teknologier udvikler sig hurtigt, hvilket sikrer bedre kontrol med medicinske problemer og forbedrer trafiksikkerheden yderligere.

(35) I lyset af de undersøgelser, der foretages af forskellige patologier, som indebærer en risiko for overdreven træthed og sløvhed, bør Kommissionen påbegynde en revision af de bestemmelser i dette direktiv, der vedrører obstruktivt søvnapnøsyndrom, når der er afsluttet et tilstrækkeligt antal undersøgelser, og de er tilgængelige for det videnskabelige samfund. I betragtning af de videnskabelige fremskridt, der er gjort med behandling af nedsat syn, bør Kommissionen også indlede en revision af de bestemmelser i dette direktiv, der vedrører denne tilstand.

(36) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen, uden at det berører trafiksikkerhedshensyn, bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1, B og BE have en administrativ gyldighed på 15 år, mens kørekort i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Ikke desto mindre bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende en gyldighedsperiode på 10 år i stedet for 15 år, hvis kørekort også anvendes som personligt identifikationsdokument. I overensstemmelse med den allerede gældende ramme, som gør det muligt for medlemsstaterne at øge fornyelsesfrekvensen i takt med stigende alder, kan den generelle gyldighedsperiode reduceres på grundlag af objektive faktorer, der generelt er knyttet til føreres gennemsnitlige fysiske og psykiske forhold, såsom alder, og medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte kortere gyldighedsperioder end dem, der er fastsat i dette direktiv, i særlige tilfælde som fastsat i dette direktiv.

(37) Genopfriskningskurser for erfarne førere kan forbedre trafiksikkerheden ved at øge bevidstheden og ved at kræve, at førere får yderligere erfaring med nye teknologier såsom avancerede førerstøttesystemer og automatiske køresystemer. I denne forbindelse og også i forbindelse med føreruddannelse, inden der udstedes kørekort, kan brug af simulatorer være nyttig for at forbedre vigtige kørefærdigheder såsom reaktion på ugunstige forhold og i nødsituationer.

(38) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt løbende teknologiske fremskridt inden for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til nye teknologier, trafiksikkerhed og bæredygtighed. Medlemsstaters fremme af livslang uddannelse for førere, f.eks. ved at tilbyde deltagelse i køresikkerhedskurser med feedback, kan bidrage til mere inklusiv mobilitet. En sådan livslang uddannelse kan være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og ændringer i køretøjers masse, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.

(39) For at give medlemsstaterne og i behørigt begrundede tilfælde Unionen som helhed mulighed for at reagere på kriser, der gør det umuligt for de nationale myndigheder at forny kørekort, hvis gyldighed ellers ville udløbe, bør det være muligt at forlænge den administrative gyldighed af sådanne kørekort. En sådan forlængelse bør kun være mulig for en varighed, der er strengt nødvendig.

(40) Princippet om »én indehaver — ét kørekort« bør forhindre personer i at være i besiddelse af mere end ét kørekort. Princippet bør også udvides for at tage hensyn til mobilkørekorts tekniske karakteristika, da en indehaver kan anmode om udstedelse af et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort og kan vise et mobilkørekort på flere elektroniske enheder.

(41) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til trafiksikkerhed kunne anvende deres nationale forskrifter om annullation, inddragelse, suspension og fornyelse af kørekort for alle kørekortindehavere, som har opnået sædvanlig bopæl på deres område.

(42) Førere, der er indehavere af et kørekort udstedt af den medlemsstat, hvor de har bopæl, bør efter ombytning af et kørekort udstedt af et tredjeland have ret til at føre motorkøretøj i hele Unionen, som om de oprindeligt havde erhvervet kørekortet i Unionen. Dette bidrager til den frie bevægelighed for personer inden for Unionen.

(43) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at identificere tredjelande, der sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, og dermed — på relevante betingelser, der bør være detaljerede og veldefinerede for alle berørte kørekortkategorier — give indehavere af kørekort udstedt af disse tredjelande mulighed for at ombytte deres kørekort på samme vilkår som dem, der ville gælde, hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011. ([8])

(44) For så vidt angår kørekort udstedt af tredjelande, som ikke er identificeret i en gennemførelsesretsakt som tredjelande med et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens, eller udstedt af tredjelande, for hvilke en sådan gennemførelsesretsakt hverken udtrykkeligt tillader eller forbyder ombytning af sådan et kørekort, bør medlemsstaterne have mulighed for at ombytte kørekort i overensstemmelse med deres nationale regler, forudsat at de anvender den eller de relevante EU-koder på de således udstedte kørekort. I fald indehaveren af et sådant kørekort skifter bopæl til en ny medlemsstat, bør sidstnævnte ikke være forpligtet til at anvende princippet om gensidig anerkendelse på et sådant kørekort.

(45) De nye rammer for ombytning af kørekort udstedt af tredjelande bør også betragtes som et redskab til at afhjælpe manglen på erhvervschauffører, eftersom reglerne har til formål at lette fri bevægelighed for indehavere af kørekort i forskellige kategorier. Eftersom kørsel foretaget af tredjelandsstatsborgere, som er ansat af eller arbejder for en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat, og som udfører vejtransport i Unionen, kan være underlagt yderligere krav om kvalifikationer, der er attesteret ved et kvalifikationsbevis, bør Kommissionen vurdere, hvordan de forventede positive virkninger af de nye rammer kan støttes yderligere i forhold til andre førerdokumenter, uden at det berører det overordnede mål om at forbedre trafiksikkerheden i Unionen.

(46) »Kørekortturisme«, nemlig den praksis at skifte bopæl med henblik på erhvervelse af et nyt kørekort bl.a. for at omgå virkningerne af en annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af førerretten for føreren af et motorkøretøj, af vedkommendes kørekort eller af anerkendelsen af gyldigheden af vedkommendes kørekort, der er pålagt i en anden medlemsstat, er et udbredt fænomen, som har negativ indvirkning på trafiksikkerheden. Førere bør ikke blot ved at skifte bopæl fritages for krav om at generhverve deres kørekort eller anerkendelsen af dets gyldighed eller af førerretten. Samtidig bør det præciseres, at enhver adfærd fra borgeres side eller deres manglende fysiske eller psykiske egnethed til at føre motorkøretøj kun bør føre til et forbud mod kørsel på ubestemt tid, hvis det er behørigt begrundet. Der bør fastsættes betingelser for, at andre medlemsstater end den, der indførte en annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af et kørekort, alligevel kan udstede et kørekort til den pågældende person, hvis det anses for hensigtsmæssigt på grundlag af en kvalificeret beslutning, og hvis gyldigheden af det således udstedte kørekort er begrænset til området for medlemsstater, der ikke har indført et forbud af ubestemt varighed.

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Der bør indføres en ordning for ledsaget kørsel i hele EU for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgere mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede minimumsalder. Anvendelse af disse kørekort bør dog være betinget af ledsagelse af en erfaren fører, f.eks. et familiemedlem. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, som de har udstedt.

(48) Ordningen for ledsaget kørsel kan, uden at det berører dens overordnede mål om at forbedre trafiksikkerheden, bidrage til at gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for de yngre generationer med henblik på at udvide deres erhvervsmæssige muligheder og bidrage til at afhjælpe manglen på førere i Unionen. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at anvende denne ordning på kørekort i kategori C1, C1E og C ud over kørekort til kategori B, og de udstedte kørekort i henhold hertil bør anerkendes gensidigt blandt de medlemsstater, der anvender dette større anvendelsesområde på ordningen.

(49) Ordningen for ledsaget kørsel bør ikke begrænse medlemsstaternes eksisterende muligheder for at sænke minimumsalderen for kategori B og anvende tilknyttede betingelser på nationalt niveau.

(50) De betingelser og krav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 ([9]) for at føre en bus i kategori D eller DE fra en vis alder efter erhvervsmæssig kvalifikation, bør forenkles, uden at det går ud over trafiksikkerheden.

(51) Medlemsstaterne opfordres til at intensivere partnerskaber mellem uddannelsesinstitutioner, herunder universiteter og erhvervsskoler, og transport- og logistikvirksomheder, for at afhjælpe manglen på erhvervschauffører i Unionen. Udvikling af og støtte til lærlingeuddannelser, praktikophold og lignende uddannelsestilbud inden for disse partnerskaber bør give fremtidige erhvervschauffører mulighed for at blive mere fortrolige med fordelene og udfordringerne ved erhvervet, forbedre deres operationelle og organisatoriske færdigheder og få erfaring, mens de bruger avancerede teknologier og teknikker. Kommissionen opfordres til at støtte offentlig-private partnerskaber mellem erhvervsskoler og logistik- og transportvirksomheder for at øge tilgængeligheden af og styrke færdighederne hos erhvervschauffører ved hjælp af EU-programmer såsom Erasmus+.

(52) Når der gøres status over, hvilke indtægtskilder der findes for at fremme trafiksikkerheden, anbefales medlemsstaterne at anvende indtægter fra bøder og afgifter for trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser inden for anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 ([10]) til at øge trafiksikkerheden og sikre gennemsigtighed i trafiksikkerhedsforanstaltninger.

(53) Det bør sikres, at førere, der erhverver deres kørekort for første gang, ikke bringer trafiksikkerheden i fare. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på mindst to år, hvor der bør gælde strengere regler eller sanktioner for kørsel under påvirkning af alkohol, uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at regulere føreres adfærd. Sådanne strengere regler kan omfatte eller bestå af specifik uddannelse for nye førere, hvor de får yderligere instruktion i risikobevidsthed og reflekterer over deres adfærd. Der bør også indføres særlige foranstaltninger for at sikre, at kørsel under påvirkning af narkotika reduceres blandt nye førere, og for at tilskynde dem til at anvende de krævede sikkerhedssystemer korrekt. Sådanne foranstaltninger kan omfatte strengere regler eller sanktioner. Hvor der anvendes sanktioner, bør de være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være ikkediskriminerende og kan omfatte frakendelse af førerretten samt specifik uddannelse af nye førere i risikobevidsthed. Sådanne særlige foranstaltninger kunne også bestå af særligt målrettede håndhævelses- og kampagnetiltag. Medlemsstaterne bør frit kunne anvende yderligere regler på deres område over for nye førere for at forbedre trafiksikkerheden såsom endnu en prøveperiode for en yderligere kørekortkategori for at tage hensyn til de forskellige risici og nødvendige færdigheder, der er forbundet med den nye kategori.

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 af 14. december 2022 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (EUT L 330 af 23.12.2022, p. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Generelt anvendte nultoleranceordninger for kørsel under påvirkning af alkohol forbundet med målrettet håndhævelse har vist sig at være en effektiv metode til at forbedre trafiksikkerheden. En grænse på nul for alkohol, der ikke tager højde for utilsigtet eksponering eller eksponering uden indvirkning på køreevnerne, opfattes almindeligvis som den mest effektive foranstaltning til at reducere antallet af trafikdræbte og -kvæstelser. Der indføres også nulpolitikker for kørsel under påvirkning af narkotika. Medlemsstaterne opfordres til at bibeholde og indføre sådanne generelt anvendte nultoleranceordninger i deres nationale ret, hvortil ordningen med en prøveperiode bør være en supplerende foranstaltning rettet mod overrepræsentationen af nye førere, hovedsagelig unge, i trafikulykker i forbindelse med spirituskørsel og brug af narkotika.

(55) Medlemsstaterne opfordres til at medtage alderssvarende uddannelse i trafiksikkerhedsregler og trafikrisikobevidsthed som en del af deres læseplaner på primær- og sekundærtrinnet, som også skal afspejle den øgede popularitet af personlige mobilitetsanordninger såsom elcykler og elløbehjul. At lære de grundlæggende trafiksikkerhedsregler i en ung alder kan bidrage til at forebygge trafikulykker ved at fremme bevidstheden og udvikle ansvarlig adfærd og dermed sætte borgere i stand til fra en ung alder at træffe sikre beslutninger på grundlag af et solidt kendskab til de gældende regler og risici. Kommissionen opfordres til at muliggøre og støtte udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne og deres myndigheder, herunder gennem finansiel støtte.

(56) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med henblik på at forbedre prøvesagkyndiges kundskaber og færdigheder, herunder prøve i genkendelse af farer, og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og opnå mere harmoniserede køreprøver. Kommissionen bør desuden tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre disse mindstekrav for at tilpasse dem til enhver teknisk, operationel eller videnskabelig udvikling på dette område, herunder avancerede førerstøttesystemer og automatiske køresystemer, hvor det bliver nødvendigt.

(57) Begrebet sædvanlig bopæl bør fastlægges på en måde, der gør det muligt at løse problemer, som opstår, når det ikke er muligt at fastslå en sædvanlig bopæl på grundlag af erhvervsmæssig eller personlig tilknytning. Reglen om, at kørekort kun må udstedes af den medlemsstat, hvor der er sædvanlig bopæl, kan i visse tilfælde udgøre en uforholdsmæssig sproglig hindring. I tilfælde, hvor den medlemsstat, hvor ansøgeren har sin sædvanlige bopæl, ikke giver mulighed for at aflægge prøver på det officielle sprog i den medlemsstat, hvor ansøgeren er statsborger, bør det derfor være muligt, at ansøgeren tager den teoretiske prøve eller den praktiske prøve eller begge i den medlemsstat, hvor ansøgeren er statsborger. Denne undtagelse bør ikke forhindre medlemsstaterne i at gribe ind over for misbrug eller svig, som kan udvikle sig omkring den nye fleksibilitet. Der bør fastsættes særlige regler for diplomater og deres familier, hvor diplomaters erhvervsmæssige forpligtelser kræver, at de bor i udlandet i en længere periode.

(58) Medlemsstaterne bør bistå hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De bør så vidt muligt anvende det EU-kørekortnetværk, der er omhandlet i artikel 15, stk. 1, i direktiv 2006/126/EF, til at yde en sådan bistand. EU-kørekortnetværket har til formål at sikre anerkendelse af dokumenter og erhvervede rettigheder fra medlemsstaterne, bekæmpe dokumentfalsk og kørsel uden førerret, undgå udstedelse af mere end ét kørekort og lette håndhævelse af frakendelse af førerretten. Medlemsstaterne bør navnlig have mulighed for systematisk at kontrollere, at de årsager, der førte til eventuelle tidligere pålagte annullationer, inddragelser, suspensioner eller begrænsninger, ikke længere findes. Anvendelse af EU-kørekortnetværket til gennemførelse af andre EU-retsakter bør kun tillades, så længe sådanne anvendelser er udtrykkeligt fastsat i nærværende direktiv.

(59) For at gøre det muligt for Kommissionen at udarbejde meningsfyldte rapporter om gennemførelsen af dette direktiv bør den årligt modtage oplysninger om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede fysiske kørekort og mobilkørekort for hver kategori. Kommissionen bør også modtage statistikker over alvorlige trafikulykker, der involverer 17-årige førere som deltager i en ordning for ledsaget kørsel, inden for rammerne af den bredere dataindsamling om trafikulykker for erhvervschaufførør. Med henblik på udarbejdelsen af disse rapporter, medlemsstaternes gensidige bistand i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv og medlemsstaternes fælles indsats for at forbedre trafiksikkerheden generelt opfordres medlemsstaterne til regelmæssigt at udveksle oplysninger indbyrdes og med Kommissionen om deres bedste praksis med hensyn til førerrelaterede trafiksikkerhedsforanstaltninger, f.eks. kurser i risikobevidsthed, ordninger for nye førere, opmærksomhed på bløde trafikanter, livslang uddannelse eller overvågning af føreres egnethed til at føre motorkøretøj. Disse udvekslinger kan være en del af projektarbejde, såsom Det Europæiske Overvågningsorgan for Trafiksikkerhed og EU's udvekslingsprojekt for trafiksikkerhed, eller af regelmæssige ekspertgruppemøder. Forskelle i metoder, praksis og nationale karakteristika mellem medlemsstaterne er en værdifuld kilde til gensidig læring og udveksling af bedste praksis.

(60) Den teknologiske udvikling og innovation inden for køretøjer, der anvender alternative drivmidler, og som påvirker køretøjers masse, har fortsat indflydelse på den reguleringsmæssige ramme for kørekort. Eftersom denne ramme er teknisk kompleks, bør den udvikle sig på en måde, der sikrer retssikkerhed og overholder princippet om teknologisk neutralitet, idet det sikres, at regler hverken uberettiget begunstiger bestemte teknologier eller stiller dem ringere, men i stedet udgør en retfærdig og fremtidssikret ramme. Kommissionen bør derfor overvåge de teknologiske fremskridt inden for køretøjer, der anvender alternative drivmidler, og vurdere deres indvirkning på trininddeling og ækvivalens mellem kørekortkategorier for at sørge for en klar, afbalanceret og ajourført reguleringsmæssig ramme, der sikrer trafiksikkerhed uden at hæmme innovation.

(61) For at nå målene i dette direktiv, især for at tilpasse bilagene til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af de dele af bilagene til dette direktiv, som regulerer specifikationerne for fysiske kørekort, ændring af den del af bilagene til dette direktiv, som fastlægger specifikationerne for mobilkørekort, ændring af den del af bilagene til dette direktiv, som omhandler reglerne for de gældende nationale koder og EU-koder, ændring af den del af bilagene til dette direktiv om fastsættelse af visse minimumskrav vedrørende udstedelse, gyldighed og fornyelse af kørekort og ændring af den del af bilagene om fastsættelse af minimumskrav til prøvesagkyndige. En sådan beføjelse bør, i betragtning af at den tekniske, operationelle og videnskabelige udvikling, som påvirker de områder, der er omfattet af disse bilag, forekommer hyppigt, tildeles for en periode på fem år. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([11]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(62) Kommissionen bør nedsætte en særlig ekspertgruppe vedrørende kørekort og relaterede spørgsmål for, når det er nødvendigt, at kunne trække på en relevant vifte af ekspertise med henblik på udøvelsen af sin beføjelse til at vedtage delegerede retsakter og også for at lette og tilskynde til udveksling på EU-plan mellem interessenter og eksperter fra medlemsstaterne om alle spørgsmål vedrørende kørekort, udstedelsesprocedurer, forbedring af trafiksikkerheden og fjernelse af administrative hindringer, der hæmmer borgere eller virksomheder. Ekspertgruppen bør navnlig lette udveksling af bedste praksis om alders- og egnethedskrav til kørekortansøgere, om fordelene ved graduerede kørekortudstedelsessystemer og livslang læring, om virkningerne af nye teknologier såsom mobilkørekort og automatisk eller støttet kørsel, om fremme af fjernelse af hindringer for fri bevægelighed for indehavere af kørekort, der ikke er gensidigt anerkendt, såsom kørekort til mobile ikkevejgående maskiner, og om regler vedrørende uddannelse og prøvning af nye førere.

(63) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelse af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge nærmere bestemmelser vedrørende interoperabilitetselementerne af og de sikkerhedsforanstaltninger, som skal overholdes i forbindelse med, QR-koder, der indgår i fysiske kørekort, og bestemmelser vedrørende det visuelle udseende, interoperabilitet, data- og registreringsopdateringsstandarder og sikkerhed, organisatoriske ordninger for behandling og beskyttelse af personoplysninger, prøvning og tekniske og sikkerhedsmæssige standarder for ombytning af og positivlister over betroede udstedere af mobilkørekort med henblik på kontrol af mobilkørekort, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen med nationale systemer, i det omfang det er muligt, idet der også tages hensyn til den generelle ramme og de tekniske specifikationer, der er nødvendige for tredjelandsmyndigheders anerkendelse af disse kørekort, og på at fastlægge et fælles sæt regler for drift af EU-kørekortnettet, herunder de nærmere operationelle, grænseflademæssige og tekniske krav, for at sikre interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU-kørekortnetværket, beskyttelse af personoplysninger, der udveksles via EU-kørekortnetværket, og tilfredsstillende drift af alle de funktioner i dette netværk, der er fastsat i EU-retten og national ret. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

([11]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, når det i forbindelse med en krise er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen.

(65) Af konsistenshensyn bør forordning (EU) 2018/1724 og direktiv (EU) 2022/2561, som omhandler visse spørgsmål, der er omfattet af nærværende direktiv, ændres.

(66) Direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 ([12]) bør ophæves.

(67) Målet for dette direktiv, nemlig at reducere antallet af trafikulykkeofre i Unionen markant og lette den fri bevægelighed af borgere ved at fastsætte ensartede regler for førerret og udstedelse og fornyelse af kørekort og deres gensidige anerkendelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi de nationale regler for udstedelse, fornyelse, erstatning og ombytning af kørekort ville føre til så forskellige krav, at det niveau for trafiksikkerhed og borgernes frie bevægelighed, som harmoniserede regler fastsætter, ikke ville kunne nås, men kan på grund af vejtrafiks grænseoverskridende og EU-dækkende karakter og behovet for at fastsætte fælles minimumskrav bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(68) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 ([13]) og afgav en udtalelse den 25. april 2023 ([14]).

(69) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter ([15]) har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen om gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastsætter fælles regler for:

a) modeller og standarder for og kategorier af kørekort

b) udstedelse, gyldighed, fornyelse og gensidig anerkendelse af kørekort

c) visse aspekter vedrørende ombytning, erstatning, annullation, inddragelse, suspension og begrænsning af kørekort

d) visse aspekter, der finder anvendelse på nye førere, navnlig vedrørende en ordning for ledsaget kørsel og en prøveperiode.

([12]) Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 af 4. maj 2012 om indførelse af tekniske forskrifter for kørekort, som er udstyret med et lagermedium (mikrochip) (EUT L 120 af 5.5.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) EUT C 199 af 7.6.2023, s. 13.

([15]) EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:

a) mobile ikke-vejgående maskiner som defineret i artikel 3, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/14 ([16]), og

b) motorkøretøjer på hjul eller bælter med mindst to aksler, hvis væsentligste funktion ligger i deres trækkraft, som 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.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »kørekort«: et dokument, i fysisk eller digitalt format, eller begge dele, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke vilkår indehaveren har ret til at føre motorkøretøj.

2) »fysisk kørekort«: et kørekort i fysisk format

3) »mobilkørekort«: et kørekort i digitalt format

4) »motorkøretøj«: ethvert køretøj på vej, som er forsynet med motor som drivkraft, og som ikke kører på skinner

5) »tohjulet køretøj«: et køretøj som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 ([17])

6) »trehjulet køretøj«: et køretøj som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 168/2013

7) »let quadricykel«: et køretøj, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra f), i forordning (EU) nr. 168/2013

8) »motorcykel«: et tohjulet køretøj med eller uden sidevogn, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra c) og d), i forordning (EU) nr. 168/2013

9) »motordrevet tricykel«: et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra e), i forordning (EU) nr. 168/2013

10) »bil«: ethvert motorkøretøj, der normalt benyttes til person- eller godstransport på vej eller til at trække køretøjer til person- eller godstransport på vej, herunder trolleybusser

11) »trolleybus«: ethvert køretøj, der kan sammenkobles til en elektrisk leder, og som ikke er sporbaseret

12) »tung quadricykel«: et køretøj, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra g), i forordning (EU) nr. 168/2013

13) »campingbil«: et køretøj til særlig anvendelse i klasse M som omhandlet i artikel 4 i og bilag I, punkt 5.1, til forordning (EU) 2018/858

14) »krise«: en usædvanlig, uventet og pludselig naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og ekstraordinært omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, som har betydelige direkte eller indirekte indvirkninger på vejtransportområdet, og som også forhindrer eller i væsentlig grad forringer muligheden for, at indehavere af kørekort eller relevante nationale myndigheder kan gennemføre de nødvendige procedurer for fornyelse heraf.

([16]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/14 af 19. december 2024 om godkendelse og markedsovervågning af mobile ikkevejgående maskiner, der kører på offentlig vej, og om ændring af forordning (EU) 2019/1020 (EUT L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Artikel 3

EU-standardspecifikationer for kørekort og gensidig anerkendelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres nationale kørekort udstedes i overensstemmelse med dette direktiv, og at de opfylder de i bilag I fastsatte EU-standardspecifikationer og andre kriterier i henhold til:

a) artikel 4 for så vidt angår fysiske kørekort

b) artikel 5 for så vidt angår mobilkørekort.

2. Medlemsstaterne sikrer, at fysiske kørekort og mobilkørekort, der udstedes til samme person, er fuldt ækvivalente for så vidt angår rettigheder og vilkår, i henhold til hvilke den pågældende person har ret til at føre motorkøretøj, og med hensyn til deres administrative gyldighedsperiode.

3. Uden at det berører behandlingen af eksisterende kørekort i tilfælde af ombytning eller erstatning i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3 og 4, må medlemsstaterne ikke som forudsætning kræve, at ansøgeren er i besiddelse af et fysisk kørekort eller mobilkørekort, når de udsteder, erstatter, fornyer eller ombytter et kørekort i det andet format.

4. Med virkning fra datoen 54 måneder fra datoen for vedtagelse af den første gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 7, sikrer medlemsstaterne, at der som standardformat udstedes mobilkørekort, uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve kørekortet i fysisk format eller i begge formater gennem en og samme ansøgning på samme tid. Efter udstedelse af et kørekort i ét format har indehaveren af et kørekort fortsat ret til at anmode om udstedelse af kørekortet i det andet format, herunder når denne indehavers kørekort endnu ikke er udløbet.

5. Medlemsstaterne kan udstede mobilkørekort inden den dato, der er omhandlet i stk. 4.

6. De kørekort, som medlemsstaterne udsteder, anerkendes gensidigt. Mobilkørekort, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 5, anerkendes dog først gensidigt efter den dato, der er fastsat i denne artikels stk. 4.

Artikel 4

Fysiske kørekort

1. Medlemsstaterne udsteder fysiske kørekort på grundlag af de i bilag I fastsatte EU-standardspecifikationer.

2. Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt for at undgå risiko for, at kørekort forfalskes, herunder for så vidt angår kørekort udstedt inden den 19. januar 2013. De underretter Kommissionen om de skridt, der er taget.

Fysiske kørekort skal beskyttes mod forfalskning, som minimum ved hjælp af de EU-standardspecifikationer, der er fastsat i bilag I, del A2. Medlemsstaterne kan indføre yderligere sikkerhedselementer.

3. Hvor indehaveren af et gyldigt fysisk kørekort uden administrativ gyldighedsperiode får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat end udstedelsesmedlemsstaten, kan værtsmedlemsstaten to år fra den dato, hvor indehaveren har fået sædvanlig bopæl på dens område, anvende de administrative gyldighedsperioder, der er fastsat i artikel 10, stk. 2, ved at forny kørekortet.

4. Medlemsstaterne sikrer, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest den 19. januar 2033 opfylder alle dette direktivs krav.

5. Medlemsstaterne kan beslutte at integrere en mikrochip som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at integrere en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis national ret vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud over dem, der er anført i bilag I, del D.

Hvis medlemsstaterne indfører en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, anvender de som minimum de relevante tekniske krav, der er fastsat i bilag I, del B-B4. Medlemsstaterne kan indføre yderligere sikkerhedselementer.

Hvis medlemsstaterne beslutter at integrere en mikrochip i de fysiske kørekort, som de udsteder, eller hvis de efterfølgende ændrer denne beslutning, underretter de Kommissionen herom inden for tre måneder efter beslutningen er truffet. Medlemsstater, der allerede har integreret en mikrochip i deres fysiske kørekort, underretter Kommissionen herom senest den 26. februar 2026.

6. Medlemsstaterne kan beslutte i stedet for eller sammen med mikrochippen at integrere en QR-kode i feltet afsat til mikrochippen på de fysiske kørekort, som de udsteder. QR-koden skal gøre det muligt at kontrollere ægtheden af de oplysninger, der er anført på det fysiske kørekort.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om enhver foranstaltning om at indføre en QR-kode på deres kørekort og om alle senere ændringer af en sådan foranstaltning inden for tre måneder efter vedtagelsen heraf.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter nærmere bestemmelser om de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der skal overholdes i forbindelse med QR-koder, der integreres i fysiske kørekort. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 26, stk. 2.

7. Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, som er nødvendige for at kontrollere de oplysninger, der er anført på et fysisk kørekort, ikke opbevares af kontrollanten, medmindre der i EU-retten eller national ret er hjemmel til en sådan opbevaring, og sikrer at den myndighed, der har udstedt kørekortet, ikke underrettes om kontrollen.

8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25 om ændring af bilag I, del A1 og A2, B-B4 og D, hvor det er nødvendigt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

Artikel 5

Mobilkørekort

1. Medlemsstaterne udsteder mobilkørekort på grundlag af de EU-standardspecifikationer, der er fastsat i bilag I, del C.

2. Hver medlemsstat sikrer, at de mobilkørekort, som den udsteder, gratis kan hentes elektronisk af de personer, der er indehavere af dem.

Mobilkørekort udstedes til indehavere til anvendelse i den europæiske digitale identitetstegnebog som elektronisk attestering af kendetegn i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 ([18]).

3. Medlemsstaterne sikrer, at mobilkørekort ikke indeholder data ud over dem, der er omhandlet i bilag I, del D, og at kontrollanten med henblik på kontrol ikke behandler andre personoplysninger end dem, der er nødvendige for at kontrollere indehaverens førerret.

4. Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere, at mobilkørekortets indehaver har førerret, ikke opbevares af kontrollanten, medmindre der i EU-retten eller national ret er hjemmel til en sådan opbevaring.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen en liste over udstedere af mobilkørekort og holder denne liste ajour. Kommissionen stiller disse lister til rådighed for offentligheden via en sikker kanal og i en elektronisk underskrevet eller forseglet form, der egner sig til automatisk behandling.

6. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25 om ændring af bilag I, del C, hvor det er nødvendigt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

([18]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Senest den 26. november 2026 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter nærmere bestemmelser vedrørende det visuelle udseende, interoperabilitet, prøvning, data- og registreringsopdateringsstandarder, sikkerhed, organisatoriske foranstaltninger til behandling og beskyttelse af personoplysninger, og tekniske og sikkerhedsmæssige standarder for ombytning af mobilkørekort og positivlister over betroede udstedere med henblik på kontrol af mobilkørekort, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen med nationale systemer. Kommissionen skal så vidt muligt tage hensyn til de generelle rammer og tekniske specifikationer, der er nødvendige for tredjelandsmyndigheders anerkendelse af disse kørekort. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 26, stk. 2.

Artikel 6

Kørekortkategorier

1. Kørekortet giver indehaveren ret til at føre motorkøretøjer i henhold til følgende kategorier:

a) knallerter:

kategori AM:

— tohjulede eller trehjulede køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km/h og en maksimal nettoeffekt på 4 kW, bortset fra knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 25 km/h eller derunder

— lette quadricykler

b) motorcykler og motordrevne tricykler:

i) kategori A1:

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

— motordrevne tricykler med en maksimal nettoeffekt på 15 kW

ii) kategori A2:

— motorcykler med en maksimal nettoeffekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og ikke afledt af et køretøj, hvis [netto]effekt overstiger 70 kW

iii) kategori A:

— motorcykler

— motordrevne tricykler med en maksimal nettoeffekt på over 15 kW.

Motorkøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i litra a) og i nærværende litra, kan sammenkobles med et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse, der ikke overstiger halvdelen af det trækkende køretøjs masse i ulastet stand. Medlemsstaterne kan indføre yderligere betingelser for de kørekort, som de udsteder, baseret på hensyn til trafiksikkerheden

c) biler:

i) kategori B1:

— tunge quadricykler.

Kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke indfører denne kørekortkategori, kræves der kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer. Disse medlemsstater kan nægte at ombytte et kørekort til kategori B1.

Medlemsstaterne kan også for så vidt angår kørsel på deres område beslutte at indføre denne kategori udelukkende for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, første afsnit, litra c), på de betingelser, der er fastsat i nævnte stykke, og med de yderligere krav, at føreren på tidspunktet for udstedelse af kørekortet er under 21 år, og at kørekortet for denne kategori udløber, når indehaveren fylder 21 år. Hvis en medlemsstat beslutter at gøre dette, anfører den på kørekortet den i bilag I, del E, anførte EU-kode 60.03

ii) kategori B:

— biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3 500 kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

— biler i denne kategori kan sammenkobles med et påhængskøretøj i klasse O_1 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EU) 2018/858.

Uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, kan der til biler i denne kategori kobles et påhængskøretøj i klasse O_2 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. ii), i forordning (EU) 2018/858, forudsat at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 4 250 kg. Vejer en sådan sammenkoblet enhed mere end 3 500 kg, kræver medlemsstaterne i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V, at de kun må føres efter:

— et uddannelsesforløb er gennemført, eller

— en prøve i færdigheder og adfærd er bestået.

Medlemsstaterne kan også kræve både et sådant uddannelsesforløb og en bestået prøve i færdigheder og adfærd.

På betingelse af at et sådant uddannelseskursus er gennemført, eller en sådan prøve er bestået, eller begge dele i overensstemmelse med bilag V, og uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, kan biler i denne kategori omfatte:

— en campingbil med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg, herunder sammenkoblet med et påhængskøretøj, hvis enhedens tilladte totalmasse ikke overstiger 5 000 kg

— efter tilladelse fra en medlemsstat i overensstemmelse med betingelserne i artikel 9, stk. 4, litra d), et motordrevet udrykningskøretøj, der anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand ved naturlige eller menneskeskabte nødsituationer, såsom politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer eller brandslukningskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 5 000 kg, herunder sammenkoblet med et påhængskøretøj, eller

— en bil, der anvender alternative drivmidler, og som er omfattet af den ækvivalens, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, litra j), sammenkoblet med et påhængskøretøj, og som ikke allerede er omfattet af andet led, hvis den tilladte totalmasse for denne enhed overstiger 4 250 kg, men ikke overstiger 5 000 kg.

Medlemsstaterne angiver på kørekortet ved hjælp af den relevante EU-kode, der er anført i bilag I, del E, retten til at føre en sådan enhed, en sådan campingbil eller et sådant udrykningskøretøj

iii) kategori BE:

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj i kategori B og et påhængskøretøj eller en sættevogn i masseklasse O_1 eller O_2 som fastsat i artikel 4, stk. 1, litra c), i forordning (EU) 2018/858

iv) kategori C1:

— biler, bortset fra biler i kategori D1 eller D, hvis tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 7 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

— biler i denne kategori kan sammenkobles med et påhængskøretøj i klasse O_1 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EU) 2018/858

v) kategori C1E:

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, hvor det trækkende køretøj er i kategori C1, og dets påhængskøretøj eller sættevogn har en tilladt totalmasse, der overstiger 750 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, hvor det trækkende køretøj er i kategori B, og dets påhængskøretøj eller sættevogn har en tilladt totalmasse, der overstiger 3 500 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

vi) kategori C:

— biler, bortset fra biler i kategori D1 eller D, hvis tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

— biler i denne kategori kan sammenkobles med et påhængskøretøj i klasse O_1 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EU) 2018/858

vii) kategori CE:

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, hvor det trækkende køretøj er i kategori C, og dets påhængskøretøj eller sættevogn har en tilladt totalmasse på over 750 kg

viii) kategori D1:

— biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af mere end 8 og højst 16 personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange

— biler i denne kategori kan sammenkobles med et påhængskøretøj i klasse O_1 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EU) 2018/858

ix) kategori D1E:

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, hvor det trækkende køretøj er i kategori D1, og det påhængskøretøj har en tilladt totalmasse, der overstiger 750 kg

x) kategori D:

— biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af mere end otte personer foruden føreren

— biler i denne kategori kan sammenkobles med et påhængskøretøj i klasse O_1 omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EU) 2018/858

xi) kategori DE:

— uden at det berører typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer, enheder af sammenkoblede køretøjer, hvor det trækkende køretøj er i kategori D, og dets påhængskøretøj har en tilladt totalmasse, der overstiger 750 kg.

2. Medlemsstaterne kan undtage visse specifikke typer motorkøretøjer, herunder specialkøretøjer til personer med handicap, fra anvendelsen af denne artikel betinget af forudgående godkendelse fra Kommissionen, som baseres på en vurdering af den foreslåede undtagelses indvirkning på trafiksikkerheden.

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

Artikel 7

Minimumsalder

1. Minimumsalderen for en ansøger, til hvem der kan udstedes kørekort, er som følger:

a) 16 år for kategori AM, A1 og B1

b) 18 år for kategori A2, B, BE, C1 og C1E

c) for så vidt angår kategori A:

i) 20 år for motorcykler. Retten til at føre motorcykel i denne kategori er dog betinget af, at vedkommende har mindst to års forudgående erfaring som fører af motorcykel på grundlag af et kategori A2-kørekort. Et sådant krav om to års forudgående erfaring kan fraviges, hvis ansøgeren er mindst 24 år

ii) 21 år for motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW

d) 21 år for kategori C, CE, D1 og D1E

e) 18 år for kategori C og CE, såfremt føreren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

f) 24 år for kategori D og DE

g) 21 år for kategori D og DE, såfremt føreren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1 eller 2, i direktiv (EU) 2022/2561.

2. Medlemsstaterne kan hæve eller sænke minimumsalderen 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

For kategori B1 kan medlemsstaterne betinget af Kommissionens forudgående samtykke sænke minimumsalderen til 15 år for udstedelse af kørekort, der er begrænset til deres område, til de køretøjer, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra c), og på de betingelser, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, litra c), nr. i), og i artikel 9, stk. 4, litra c)

c) for kategori A1 op til 18 år, forudsat at følgende betingelser begge er opfyldt:

i) Der er mindst to års forskel mellem minimumsalderen for kategori A1 og minimumsalderen for kategori A2.

ii) Der kræves mindst to års erfaring som fører af motorcykel i kategori A2, før der kan gives tilladelse til at føre motorcykel i kategori A som omhandlet i stk. 1, litra c), nr. i)

d) for kategori B og BE ned til 17 år

e) for kategori D1, D1E, D og DE ned til 18 år, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

i) Føreren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

ii) For så vidt angår kategori D og DE alene, føreren er omfattet af begrænsningerne i artikel 5, stk. 3, tredje afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561

f) for kategori D og DE ned til 20 år, forudsat at føreren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

3. Medlemsstaterne kan sænke minimumsalderen for kategori C til 18 år og for kategori D til 21 år for:

a) motordrevne udrykningskøretøjer, der anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand ved naturlige eller menneskeskabte nødsituationer, såsom politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer og brandslukningskøretøjer

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

4. Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2 og 3, er kun gyldige på udstedelsesmedlemsstatens område, indtil indehaveren af kørekortet når den minimumsalder, der er fastsat i stk. 1, hvorefter de er gyldige i hele Unionen.

Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, som er udstedt til førere under de minimumsaldre, der er fastsat i stk. 1. De må dog ikke anerkende gyldigheden af kørekort, der er udstedt i henhold til stk. 2, litra b), e) og f).

Medlemsstaterne kan på deres respektive områder gensidigt anerkende gyldigheden af kørekort, som er udstedt til førere under den minimumsalder, der er fastsat i stk. 3, litra a).

Artikel 8

Vilkår og begrænsninger

1. Såfremt medlemsstaterne udsteder et kørekort, der er underlagt vilkår, anfører de disse vilkår på kørekortet ved hjælp af de relevante EU-koder, der er anført i bilag I, del E. De kan også anvende nationale koder til angivelse af vilkår, der ikke er omfattet af bilag I, del E. Hvis de gør dette, underretter de Kommissionen rettidigt og giver den nærmere oplysninger om de nationale koder og de tilfælde, hvor de anvendes, både ved dette direktivs ikrafttræden og i tilfælde af efterfølgende tilføjelser til eller ændringer af sådanne nationale koder.

Hvis der på grund af et fysisk handicap hos føreren udstedes et kørekort til føreren, der kun gælder til visse typer køretøjer eller til køretøjer, som er tilpassede for at kompensere for et sådant fysisk handicap, skal den i artikel 10, stk. 1, omhandlede prøve i færdigheder og adfærd foregå i et sådant køretøj. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige bestemmelser for at give personer med fysisk handicap mulighed for at tage deres prøve i et køretøj, der er tilpasset til deres fysiske handicap.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25 om ændring af bilag I, del E, hvor det er nødvendigt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

Artikel 9

Trinvis erhvervelse og ækvivalens mellem kategorier

1. Kørekort til kategori BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE må kun udstedes til førere, der allerede har ret til at føre køretøjer i kategori B.

2. Gyldigheden af kørekort fastsættes således:

a) Kørekort udstedt til kategori C1E, CE, D1E eller DE er også gyldige for sammenkoblede køretøjer i kategori BE.

b) Kørekort udstedt til kategori CE er også gyldige for kategori DE, hvis indehaveren allerede har ret til at føre køretøjer i kategori D.

c) Kørekort udstedt til kategori C1E eller CE er også gyldige for kategori D1E, hvis indehaveren allerede har ret til at føre køretøjer i kategori D1.

d) Kørekort udstedt til kategori CE og DE er også gyldige for henholdsvis kategori C og C1 og D og D1.

e) Kørekort udstedt til kategori CE og DE er også gyldige for sammenkoblede køretøjer i henholdsvis kategori C1E og D1E.

f) Kørekort udstedt til kategori C1E og D1E er også gyldige for i henholdsvis kategori C1 og D1.

g) Kørekort udstedt til en hvilken som helst kategori er også gyldige for motorkøretøjer i kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på dens område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kørekort til kategori A1, A2 og A, hvis denne medlemsstat kræver en praktisk prøve som betingelse for at opnå kørekort til kategori AM.

h) Kørekort udstedt til kategori A2 er også gyldige for kategori A1.

i) Kørekort udstedt til kategori A, B, C eller D er også gyldige for henholdsvis kategori A1 og A2, B1, C1 og D1.

j) To år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B er det også gyldigt til at føre biler, herunder udrykningsmotorkøretøjer, som anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand ved naturlige eller menneskeskabte nødsituationer, såsom politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer eller brandslukningskøretøjer, der helt eller delvis drives af alternative brændstoffer som defineret i artikel 2 i direktiv 96/53/EF, og som er godkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg. Hvor betingelsen i nærværende direktivs artikel 6, stk. 1, litra c), nr. ii), er opfyldt, kan disse køretøjer kobles sammen med et påhængskøretøj, forudsat at enhedens tilladte totalmasse ikke overstiger 5 000 kg. Campingbiler er ikke omfattet af den ækvivalens, der er omhandlet i nærværende litra.

k) To år efter første udstedelse af et kørekort til kategori BE er det også gyldigt til at føre en enhed bestående af en bil, der helt eller delvis drives af alternative brændstoffer som defineret i artikel 2 i direktiv 96/53/EF, og som er godkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg, som et trækkende køretøj og et påhængskøretøj eller en sættevogn i masseklasse O_1 eller O_2 fastsat i artikel 4, stk. 1, litra c), i forordning (EU) 2018/858.

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

a) Kørekort til kategori B kan give ret til at føre motordrevne tricykler; for så vidt angår motordrevne tricykler med en maksimal nettoeffekt på over 15 kW, på betingelse af at indehaveren af kategori B-kørekortet er mindst 21 år.

b) Kørekort til kategori B kan give ret til at føre motorcykler i kategori A1.

De i første afsnit omhandlede ækvivalensregler anvendes gensidigt af de medlemsstater, der har fastsat dem.

Medlemsstaterne angiver på et kørekort, at indehaveren har ret til at føre de i første afsnit omhandlede køretøjer, udelukkende ved anvendelse af de relevante EU-koder, der er anført i bilag I, del E.

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om de i første afsnit omhandlede ækvivalensregler, der er indført på deres områder, herunder eventuelle tilhørende nationale koder, som blev anvendt inden den 25. november 2025. Kommissionen stiller disse oplysninger til rådighed for medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne kan tillade kørsel på deres område med følgende kategorier af køretøjer:

a) køretøjer i kategori D1 med en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, heri ikke iberegnet eventuelt specialiseret udstyr bestemt til transport af passagerer med handicap, af førere over 21 år, som har haft kategori B-kørekort i mindst to år efter første udstedelse af et sådant kørekort til føreren, forudsat at køretøjerne anvendes i socialt øjemed af ikke kommercielle enheder, og at føreren ikke modtager vederlag herfor

b) køretøjer med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg af førere over 21 år, som har haft kategori B-kørekort i mindst to år efter første udstedelse af et sådant kørekort til føreren, forudsat at disse køretøjer opfylder alle følgende betingelser:

i) De er bestemt til kun at anvendes til instruktions- eller rekreationsformål, når de er stationære.

ii) De anvendes i socialt øjemed af ikke-kommercielle enheder

iii) De er ændret således, at de hverken kan anvendes til befordring af mere end ni personer eller kan anvendes til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige til de i nr. i) og ii) anførte formål

c) køretøjer i kategori B med en tilladt totalmasse på ikke over 2 500 kg og en maksimal hastighed, der er begrænset ved hjælp af tekniske metoder til 45 km/h, af førere under 21 år med kategori B1-kørekort, som er udstedt på de betingelser, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, litra c), nr. i), andet afsnit, og, hvis relevant, artikel 7, stk. 2, litra b)

d) motorkøretøjer, der anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand ved naturlige eller menneskeskabte nødsituationer, såsom politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer eller brandslukningskøretøjer, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 5 000 kg, som kan kobles sammen med et påhængskøretøj, når den tilladte totalmasse for denne enhed ikke overstiger 5 000 kg, af førere over 20 år, som er i besiddelse af kategori B-kørekort og har gennemført det uddannelsesforløb eller den prøve eller begge dele, der er krævet i artikel 6, stk. 1, litra c), nr. ii), og som udelukkende kører med det formål, som udrykningskøretøjet er bestemt til, herunder nødvendige vedligeholdelses- og prøvekørsler.

Hvor medlemsstaterne på et kørekort angiver, at indehaveren har ret til at føre de i første afsnit, litra a) og b), omhandlede køretøjer, anvender de udelukkende de relevante nationale koder.

Medlemsstaterne kan midlertidigt eller på ubestemt tid gensidigt anerkende gyldigheden af kørekort, der er udstedt i henhold til litra d), første afsnit, på deres respektive områder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om enhver tilladelse givet i henhold til dette stykke.

5. Medlemsstaterne har ret til at tillade, at køretøjer i kategori D eller D1 på deres område føres af indehavere af kategori C-kørekort, forudsat at der ikke transporteres andre personer i køretøjet, og forudsat at føreren er en person, der:

a) udfører en teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU ([19]) inden for en radius af 5 km fra synsvirksomheden, eller

b) er mekaniker på et værksted, der udfører en prøvekørsel inden for en radius af 5 km fra værkstedet, når køretøjet er blevet repareret, eller med henblik på henholdsvis vedligeholdelse eller inspektion.

Når indehaveren af et kategori C-kørekort forlader synsvirksomheden eller værkstedet, skal vedkommende ved enhver kontrol kunne godtgøre, at køretøjet føres med henblik på en teknisk kontrol som omhandlet i litra a) eller en prøvekørsel som omhandlet i litra b). Medlemsstaterne underretter Kommissionen om enhver tilladelse givet i overensstemmelse med dette stykke.

([19]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Artikel 10

Udstedelse, gyldighedsperiode og fornyelse

1. Kørekort må kun udstedes til ansøgere, som opfylder følgende betingelser:

a) De har bestået en prøve i færdigheder og adfærd samt en teoriprøve i overensstemmelse med bilag II, og de opfylder minimumskravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj i overensstemmelse med bilag III.

b) De har for så vidt angår kategori AM kun bestået en teoretisk prøve; medlemsstaterne kan ikke desto mindre kræve, at ansøgere består en prøve i færdigheder og adfærd, og kan anvende artikel 11 for så vidt angår denne kategori.

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

c) De har for så vidt angår kategori A2 eller A, og på betingelse af at de har mindst to års erfaring som fører af motorcykel i henholdsvis kategori A1 eller kategori A2, enten:

i) kun bestået en prøve i færdigheder og adfærd, eller

ii) gennemført en uddannelse i henhold til bilag VI.

d) De 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 henhold til bilag V for så vidt angår kategori B med henblik på at føre et sammenkoblet køretøj, en campingbil, et udrykningskøretøj eller et køretøj på alternative drivmidler, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra c), nr. ii).

e) De har deres sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller falder ind under undtagelserne i artikel 20, stk. 3, eller stk. 4, eller kan dokumentere at have været studerende dér i mindst de foregående seks måneder på tidspunktet for indgivelse af deres ansøgning.

2. Varigheden af den administrative gyldighedsperiode for kørekort udstedt af medlemsstaterne er som følger:

a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE. Medlemsstaterne kan nedsætte denne varighed til 10 år, såfremt deres nationale ret tillader, at kørekort også anvendes som personligt identifikationsdokument

b) fem år for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.

Fornyelse af et kørekort kan udløses en ny administrativ gyldighedsperiode for én eller flere kategorier, som indehaveren har ret til at føre, for så vidt dette er i overensstemmelse med dette direktiv.

Tilstedeværelse af en mikrochip eller en QR-kode i henhold til artikel 4, henholdsvis stk. 5 og 6, er ikke en forudsætning for, at kørekortet er gyldigt. En mistet, ulæselig eller på anden måde beskadiget mikrochip eller QR-kode har ingen indvirkning på kørekortets gyldighed.

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

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der er behov for hyppigere lægeundersøgelser, selvevalueringer eller andre særlige foranstaltninger, herunder begrænsninger for færdselslovsovertrædere.

Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode for individuelle kørekort i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra c), nr. i), andet afsnit. Det således begrænsede kørekort kan ikke fornyes.

Medlemsstaterne kan begrænse de administrative gyldighedsperioder, der er fastsat i første afsnit, for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 65 år, med henblik på at kræve, at lægeundersøgelser, selvevalueringer eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser, gennemføres hyppigere. En sådan begrænset administrativ gyldighedsperiode anvendes kun ved fornyelse af kørekortet.

Medlemsstaterne kan afkorte den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i dette stykke, for kørekort til personer, der har fået midlertidig opholdstilladelse, eller som på deres områder nyder godt af midlertidig beskyttelse eller tilstrækkelig beskyttelse i henhold til national ret.

3. Fornyelse af et kørekort ved udløbet af den administrative gyldighedsperiode er omfattet af begge følgende betingelser:

a) at ansøgeren om fornyelse fortsat opfylder mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, der er anført i bilag III

b) at ansøgeren om fornyelse har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller falder ind under undtagelserne i artikel 20, stk. 3, eller fremlægger bevis for at ansøgeren om fornyelse har været studerende dér i mindst de foregående seks måneder på tidspunktet for indgivelse af ansøgningen.

4. Uden at det berører national strafferet og politilovgivning kan medlemsstaterne ved udstedelsen af kørekort anvende nationale bestemmelser vedrørende andre betingelser end de i dette direktiv fastsatte. De underretter Kommissionen herom.

5. Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort. Et mobilkørekort må dog vises samtidig på mere end én elektronisk enhed.

En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis ansøgeren i forvejen har et kørekort udstedt af en anden medlemsstat.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at anvende andet afsnit. De nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller ombytning af et kørekort omfatter, hvis der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen, at forhøre sig hos andre medlemsstater, om ansøgeren har et andet kørekort. Med henblik herpå anvender medlemsstaterne EU-kørekortnetværket.

Uden at det berører artikel 3, stk. 6, anvender en medlemsstat, som udsteder et kørekort, fornøden omhu for at sikre, at personen opfylder kravene i nærværende artikels stk. 1, og anvender sine nationale bestemmelser om annullation af kørekort eller førerret, hvis det konstateres, at et givet kørekort er udstedt, uden at disse krav er opfyldt.

6. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25 om ændring af bilag II, III, V og VI, hvor det er nødvendigt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

Artikel 11

Opfyldelse af mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed

1. Inden et kørekort udstedes for første gang, sikrer medlemsstaterne, at ansøgere underkastes en lægeundersøgelse, hvor mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed, som omfatter alle de medicinske tilstande, der er anført i bilag III, finder anvendelse. Dette gælder kun for udstedelse af kørekort til kategori AM, hvis den pågældende medlemsstat kræver det i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, litra b). Der kræves dog en lægeundersøgelse, når der ansøges om kørekort til kategori C, CE, C1, C1E, D, D1, DE eller D1E, uanset om der er foretaget en lægeundersøgelse for en anden kategori.

2. Inden et kørekort fornys, underkastes ansøgere om fornyelse en lægeundersøgelse, som omfatter de medicinske tilstande, der er anført i bilag III. Dette gælder kun for fornyelse af kørekort til kategori AM, hvis den pågældende medlemsstat kræver det i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, litra b).

3. Uanset stk. 1 og 2 og i det omfang, der ikke er fastsat andet i bilag III, såsom i tilfælde af passende vurdering af synsevne for ansøgere om kørekort i overensstemmelse med bilag III, punkt 3, kan medlemsstaterne for kategori AM, A, A1, A2, B, B1 og BE i stedet for at kræve en lægeundersøgelse anvende en eller begge af følgende alternative foranstaltninger:

a) kræve, at ansøgeren eller indehaveren af kørekortet udfylder en selvevalueringsformular, som omfatter de medicinske tilstande, der er anført i bilag III, ved ansøgning om udstedelse eller fornyelse af et kørekort, eller

b) indføre et nationalt system for vurdering af egnethed til at føre motorkøretøj for at sikre, at der reageres på væsentlige ændringer i fysisk eller psykisk egnethed med henblik på at opfylde mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed, der er anført i bilag III, efter at et kørekort er udstedt til ansøgeren efter en lægeundersøgelse eller selvevaluering.

4. Medlemsstaterne kan træffe passende foranstaltninger til håndtering af manglende opfyldelse af kravet om at udfylde en selvevalueringsformular eller for bevidst at give oplysninger i selvevalueringsformularen, der er ukorrekte eller ufuldstændige, eller for manglende opfyldelse af krav, der er fastsat i overensstemmelse med stk. 3, litra b).

5. Medlemsstaterne kan anvende den alternative foranstaltning i henhold til stk. 3, litra b), på en sådan måde, at den gør det muligt at overvåge egnetheden til at føre motorkøretøj i administrative gyldighedsperioder.

6. Hvis det på grundlag af oplysninger, der er indhentet i henhold til de forskellige alternative foranstaltninger, der er fastsat i stk. 3, viser sig, at det er sandsynligt, at ansøgeren eller indehaveren af et kørekort har én eller flere af de medicinske tilstande, der er opført i bilag III, sikrer medlemsstaterne, at ansøgeren eller indehaveren af kørekortet underkastes en lægeundersøgelse forud for medlemsstatens udstedelse eller fornyelse kørekortet.

7. Denne artikel er ikke til hinder for, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at øge sundhedssektorens og kørekortindehaveres kendskab til de mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, der er anført i bilag III.

Hvis medlemsstater vedtager retningslinjer for læger for at hjælpe med at identificere kørekortindehavere, der ikke længere opfylder mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, underretter de Kommissionen herom. Kommissionen stiller retningslinjerne til rådighed for de øvrige medlemsstater.

Hvis medlemsstaterne udarbejder offentlige oplysningskampagner for at informere borgerne om psykiske eller fysiske helbredsproblemer, der kan forringe egnetheden til at føre motorkøretøj, underretter de Kommissionen herom. Kommissionen stiller disse oplysninger til rådighed for de øvrige medlemsstater.

8. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere krav til udstedelse og efterfølgende fornyelse af kørekort end dem, der er anført i bilag III.

Artikel 12

Forlængelse af gyldighedsperiode i tilfælde af krise

1. I tilfælde af en krise, kan medlemsstaterne forlænge den administrative gyldighedsperiode for kørekort, som ellers ville udløbe, med højst seks måneder. Forlængelsen kan fornyes, hvis krisen varer ved.

2. En sådan forlængelse skal begrundes behørigt og omgående meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør omgående disse oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*. Medlemsstaterne anerkender gyldigheden af kørekort, hvis administrative gyldighedsperiode er blevet forlænget i henhold til denne artikel.

3. I behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende den i stk. 1 omhandlede krise, der berører to eller flere medlemsstater, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, med henblik på at forlænge den administrative gyldighedsperiode for alle eller visse kategorier af kørekort, som ellers ville udløbe. Denne forlængelse må ikke overstige seks måneder og kan fornyes, hvis krisen varer ved. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den procedure, der er omhandlet i artikel 26, stk. 3.

4. Hvis en medlemsstat ikke er og sandsynligvis ikke vil blive berørt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny kørekort som følge af den i stk. 3 omhandlede krise, der berører to eller flere medlemsstater, eller har truffet passende nationale foranstaltninger til afbødning af konsekvenserne af denne krise, kan denne medlemsstat efter at have underrettet Kommissionen beslutte ikke at gøre brug af den forlængelse, der blev indført ved den i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakt. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 13

Ombytning og erstatning af kørekort udstedt af medlemsstaterne

1. Hvor indehaveren af et gyldigt kørekort udstedt i én medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan indehaveren anmode den medlemsstat, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort. Den medlemsstat, der anmodes om at foretage ombytningen, kontrollerer, hvilken eller hvilke kategorier det kørekort, der ønskes ombyttet, stadig er gyldigt til.

2. Underlagt territorialprincippet i strafferet og politilovgivning kan medlemsstaten, hvor indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, har sin sædvanlige bopæl, anvende sine nationale bestemmelser om annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af førerretten og kan om nødvendigt med henblik herpå ombytte kørekortet.

3. Den medlemsstat, der ombytter et fysisk kørekort, tilbagesender det gamle kørekort til myndighederne i udstedelsesmedlemsstaten med oplysning om årsagen til ombytningen.

Den medlemsstat, der ombytter et mobilkørekort, underretter myndighederne i udstedelsesmedlemsstaten med oplysning om årsagen til ombytningen. Udstedelsesmedlemsstaten sikrer, at det tidligere mobilkørekort ikke længere kan vises ved hjælp af den elektroniske enhed, som indehaveren af kørekortet har anvendt til dette formål. Medlemsstaterne anvender EU-kørekortnetværket med henblik på kommunikation.

4. Erstatning af fysiske kørekort, der er beskadigede, er bortkommet eller blevet stjålet, og erstatning af fysiske kørekort eller mobilkørekort, der er blevet misbrugt, kan kun ske hos de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren af kørekortet har sin sædvanlige bopæl, eller i den udstedende medlemsstat, hvis artikel 20, stk. 3, er anvendt. Disse myndigheder foretager erstatningen på grundlag af de oplysninger, som de ligger inde med, eller, hvor det er hensigtsmæssigt, på grundlag af en attestation fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der udstedte det oprindelige kørekort. Hvis et kørekort er erstattet af en anden medlemsstat end udstedelsesmedlemsstaten, og indehaveren af det pågældende kørekort stadig er i besiddelse af eller kan vise det erstattede kørekort, finder procedurerne i stk. 3 anvendelse.

Artikel 14

Bevis for førerret under ombytning eller erstatning

Under erstatningen eller ombytningen af et kørekort sikrer den medlemsstat, der foretager erstatningen eller ombytningen, at medlemsstaternes kompetente myndigheder er i stand til at kontrollere gyldigheden af kørekortindehaverens førerret, navnlig i forbindelse med vejkontrol. Med henblik herpå giver medlemsstaten straks de nødvendige oplysninger om erstatning eller ombytning af et kørekort i EU-kørekortnetværket, hvis varigheden af ombytnings- eller erstatningsproceduren gør det nødvendigt. I sådanne tilfælde udsteder medlemsstaten et dokument til indehaveren af det pågældende kørekort, hvoraf det fremgår, at der er indgivet en anmodning om erstatning eller ombytning af denne indehavers kørekort.

Artikel 15

Ombytning af kørekort udstedt af tredjelande

1. Hvor en medlemsstat fastsætter bestemmelser om ombytning af et kørekort, der er udstedt af et tredjeland, til en kørekortindehaver, som har fået sædvanlig bopæl på dens område, ombytter denne medlemsstat kørekortet i overensstemmelse med denne artikel.

2. Hvor en medlemsstat ombytter et kørekort, der er udstedt af et tredjeland, som ikke har været genstand for en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til denne artikels stk. 7, registreres en sådan ombytning på det kørekort, som denne medlemsstat udsteder, under anvendelse af den relevante kode, der er anført i bilag I, del E, hvilket også gælder for enhver efterfølgende fornyelse eller erstatning. Hvis indehaveren af dette kørekort efterfølgende flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan denne anden medlemsstat beslutte ikke at anvende princippet om gensidig anerkendelse, der er fastsat i artikel 3, stk. 6.

Ved en sådan ombytning anvender medlemsstaterne deres nationale ret i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i nærværende stykke.

3. Hvis kørekortet er udstedt i en kategori og af et tredjeland, der har været genstand for en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 7, registreres en sådan ombytning på det kørekort, som denne medlemsstat udsteder, under anvendelse af den relevante kode, der er anført i bilag I, del E. I disse tilfælde ombytter medlemsstaterne kørekortet i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i den relevante gennemførelsesretsakt.

4. Hvor et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat, er blevet ombyttet med et kørekort fra et tredjeland, kræver medlemsstaterne ikke opfyldelse af andre supplerende betingelser end dem, der er fastsat i artikel 10, stk. 3, litra a), og registrerer ikke yderligere oplysninger med henblik på ombytning af dette tredjelandskørekort for så vidt angår det oprindelige kørekorts kategorier.

I den i første afsnit omhandlede situation, hvor en ansøger anmoder om ombytning af et kørekort, der også gælder for kategorier, for hvilke ansøgeren har erhvervet førerret i et tredjeland, gælder følgende regler:

a) Hvis kørekortet er udstedt til en kategori og af et tredjeland, der har været genstand for en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 7, finder stk. 3 anvendelse.

b) Hvis der ikke foreligger en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 7, finder stk. 2 anvendelse.

5. De i stk. 2, 3 og 4 omhandlede ombytninger må kun ske, hvis det kørekort, der er udstedt af tredjelandet, er blevet indleveret til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der anmodes om at foretage ombytningen.

6. Kommissionen kan fastslå, at et tredjeland har rammer for vejtransport, som helt eller delvis garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens, og som gør det muligt at ombytte kørekort udstedt af dette tredjeland i overensstemmelse med stk. 3, om nødvendigt efter opfyldelse af visse forud fastsatte betingelser.

Hvor Kommissionen foretager den i første afsnit omhandlede fastslåelse, kan den i samarbejde med medlemsstaterne vurdere tredjelandets rammer for vejtransport. Medlemsstaterne afgiver deres udtalelse om de gældende rammer for vejtransport i det pågældende tredjeland inden for en frist fastsat af Kommissionen. Denne frist skal være mindst 6 måneder og højst 18 måneder. Kommissionen foretager vurderingen, når den har modtaget udtalelse fra alle medlemsstaterne, eller når fristen for fremsendelse af udtalelser er udløbet, alt efter hvilken dato der kommer først.

Ved vurderingen af de gældende rammer for vejtransport i et tredjeland tager Kommissionen som minimum hensyn til følgende elementer:

a) de gældende kørekortkrav såsom klassificering af kørekortkategorier, krav til minimumsalder, krav til og betingelser for uddannelse og køreprøver samt helbredskrav for udstedelse af kørekort

b) hvorvidt tredjelandet udsteder mobilkørekort og i givet fald de gældende tekniske og strukturelle ordninger for drift af systemet

c) i hvilket omfang der er forfalskede kørekort i omløb, og hvilke foranstaltninger der er truffet for at forhindre forfalskning af og korruption i forbindelse med kørekort

d) den administrative gyldighedsperiode for kørekort, der udstedes af tredjelandet

e) trafikforholdene i tredjelandet, og om de er sammenlignelige med trafikforholdene på vejnettet i Unionen

f) trafiksikkerheden i tredjelandet

g) tredjelandets praksis og retlige rammer for ombytning af kørekort udstedt af medlemsstaterne.

7. Kommissionen kan efter at have foretaget den i stk. 6 omhandlede vurdering og ved hjælp af en gennemførelsesretsakt beslutte, at et tredjeland har en ramme for vejtransport, som helt eller delvis garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens, med henblik på at kørekort udstedt af dette tredjeland kan ombyttes i overensstemmelse med stk. 3.

Den i dette stykkes første afsnit omhandlede gennemførelsesretsakt skal mindst indeholde:

a) de i artikel 6 omhandlede kørekortkategorier, for hvilke der kan foretages ombytning i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3

b) de datoer for udstedelse af tredjelandskørekort, efter hvilke der kan foretages ombytning i overensstemmelse med stk. 3

c) eventuelle generelle betingelser, der skal opfyldes med henblik på at kontrollere ægtheden af det officielle dokument, der skal ombyttes

d) eventuelle generelle betingelser, som ansøgeren skal opfylde forud for ombytning for at påvise, at ansøgeren opfylder mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed, der er fastsat i bilag III.

Hvor en ansøgers kørekort ikke gør det muligt for ansøgeren at overholde dette stykkes andet afsnit, litra a) eller b), kan medlemsstaterne beslutte at ombytte kørekortet i overensstemmelse med stk. 2. Hvis ansøgeren ikke er i stand til at overholde nærværende stykkes andet afsnit, litra c) eller d), nægter medlemsstaterne at ombytte kørekortet.

Eventuelle yderligere betingelser fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, skal give mulighed for enten at anvende medlemsstatens nationale bestemmelser i overensstemmelse med stk. 2 eller at nægte ombytning af kørekortet, hvis ansøgeren ikke opfylder de pågældende betingelser.

Gennemførelsesretsakten i henhold til dette stykke vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 26, stk. 2.

8. Gennemførelsesretsakten vedtaget i henhold til stk. 7 skal indeholde bestemmelser om regelmæssig gennemgang foretaget af Kommissionen mindst hvert fjerde år af trafiksikkerhedssituationen i det pågældende tredjeland. Medlemsstaterne skal have mulighed for at afgive udtalelse. Kommissionen opretholder, ændrer eller suspenderer i det omfang, det er nødvendigt, eller ophæver denne gennemførelsesretsakt, alt afhængigt af konklusionerne af gennemgangen.

9. Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende* og på sit websted en liste over tredjelande, der har været genstand for en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 7, og offentliggør også alle relevante ændringer, der er foretaget i overensstemmelse med stk. 8.

10. For at støtte integration af erhvervschauffører fra tredjelande i Unionens indre marked fremmer Kommissionen udveksling af bedste praksis i den ekspertgruppe om kvalifikationer og uddannelse af førere af visse vejkøretøjer, der er nedsat i henhold til kravet i artikel 13, stk. 4, i direktiv (EU) 2022/2561.

Artikel 16

Virkninger af annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af førerretten for føreren af et motorkøretøj, af vedkommendes kørekort eller af anerkendelsen af gyldigheden af vedkommendes kørekort

1. En medlemsstat nægter at udstede kørekort til ansøgere, hvis kørekort er blevet annulleret, inddraget, suspenderet eller begrænset i en anden medlemsstat.

2. En medlemsstat nægter at anerkende gyldigheden af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til en person, hvis førerret, kørekort, eller anerkendelsen af kørekortets gyldighed er annulleret, inddraget, suspenderet eller begrænset på førstnævnte medlemsstats område.

3. Førerretten, et kørekort eller anerkendelsen af dets gyldighed anses for at være annulleret, inddraget, suspenderet eller begrænset med henblik på denne artikel, indtil den pågældende person opfylder enhver af de betingelser, der er pålagt af en medlemsstat, for at generhverve sin førerret eller sit kørekort eller igen at få anerkendt gyldigheden af sit kørekort, eller for at kunne ansøge om et nyt kørekort.

Medlemsstaterne sikrer, at enhver betingelse, som de pålægger, for at en person kan generhverve førerretten eller sit kørekort eller igen få anerkendt gyldigheden af sit kørekort eller kan ansøge om et nyt kørekort, er forholdsmæssige og ikkediskriminerende for indehavere af kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, og at de ikke i sig selv fører til, at der på ubestemt tid nægtes udstedelse af et kørekort eller anerkendelse af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat.

4. Hvor det er begrundet i en persons adfærd eller fysiske eller psykiske egnethed, kan medlemsstaterne frakende denne person retten til at føre motorkøretøj på deres område på ubestemt tid uden at give denne person mulighed for at generhverve førerretten eller sit kørekort eller igen få anerkendt gyldigheden af sit kørekort eller for at ansøge om et nyt kørekort.

Uanset stk. 1 kan en medlemsstat, der ikke har frakendt denne person at føre motorkøretøj, efter samråd med den i nærværende stykkes første afsnit omhandlede medlemsstat udstede et kørekort til denne person. Den medlemsstat, der frakendte denne person retten til at føre motorkøretøj, kan dog på sit område og på ubestemt tid nægte at anerkende et kørekort udstedt af en anden medlemsstat.

Artikel 17

Ordning for ledsaget kørsel

1. Uanset artikel 7, stk. 1, litra b), kan medlemsstaterne udstede kørekort i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, til kategori B med den i bilag I, del E, anførte EU-kode 98.02 til ansøgere, der er fyldt 17 år.

2. Uanset artikel 7, stk. 1, henholdsvis litra b) og litra d), kan medlemsstaterne med henblik på kørsel på deres respektive områder udstede kørekort til kategori C1, C1E og C i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, til ansøgere, der er fyldt 17 år, såfremt de er i besiddelse af et kvalifikationsbevis, som er udstedt i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561 for kategori C eller i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, i direktiv (EU) 2022/2561 for kategori C1 og C1E, som er påført den i bilag I, del E, anførte EU-kode 98.02.

Kørekort udstedt i henhold til første afsnit anerkendes gensidigt af de medlemsstater, der udsteder sådanne kørekort.

3. Indehavere af et kørekort med den i bilag I, del E, anførte EU-kode 98.02, der ikke er fyldt 18 år, må kun føre motorkøretøj, hvis de ledsages af en person på forreste passagersæde, som er i stand til at give vejledning under kørslen. Ledsageren skal overholde reglerne for kørsel under påvirkning af alkohol eller narkotika. Ledsageren:

a) skal være mindst 24 år

b) skal være indehaver af et kørekort i den relevante kategori udstedt i Unionen mere end fem år tidligere

c) må ikke have været frakendt førerretten i den medlemsstat, hvor det i litra b) omhandlede kørekort er udstedt, inden for de seneste fem år.

En anden medlemsstat end den i litra c) omhandlede udstedende medlemsstat kan fastsætte bestemmelser om håndhævelse af frakendelse af førerretten på sit område som følge af en lovovertrædelse begået på sit område, som kunne tyde på manglende evne til at fungere som ledsager i henhold til denne artikel.

4. Medlemsstater kan kræve identifikation af de ledsagende personer, der er omhandlet i stk. 3, for at sikre overholdelse af denne artikel. Medlemsstater kan begrænse antallet af mulige ledsagere for en given ledsaget fører. Medlemsstater kan på deres område stille yderligere betingelser som skal opfyldes af den person, der ledsager indehaveren af et kørekort, som de har udstedt. Sådanne betingelser skal være forholdsmæssige og egnede til at nå målene med ordningen for ledsaget kørsel. Medlemsstater underretter Kommissionen om disse yderligere betingelser. Kommissionen stiller oplysningerne om disse yderligere betingelser til rådighed for offentligheden.

For en person, der ledsager en indehaver af et kørekort i kategori C, C1E eller C1, kan de krav, der er omhandlet i første afsnit, navnlig omfatte krav om, at ledsageren:

a) har de relevante kvalifikationer og den relevante uddannelse i overensstemmelse med direktiv (EU) 2022/2561, eller

b) har gennemgået et særligt uddannelseskursus på mindst 7 timer, som kan øges til 14 timer, for at lære de nødvendige faglige og pædagogiske færdigheder som led i sin regelmæssige kvalifikationsbevisuddannelse.

5. Ordningen for ledsaget kørsel må ikke begrænse en eventuel eksisterende mulighed, som medlemsstaterne har, for at sænke minimumsalderen for ansøgere til kategori B-kørekort som fastsat i artikel 7, stk. 2, eller for at stille relaterede betingelser på nationalt plan.

6. Medlemsstaterne kan stille yderligere betingelser for udstedelse af et kørekort med den i bilag I, del E, anførte EU-kode 98.02 til ansøgere, der ikke er fyldt 18 år. De underretter Kommissionen herom. Kommissionen stiller disse oplysninger til rådighed for offentligheden.

Artikel 18

Prøveperiode

1. Indehaveren af et kørekort, der udstedes efter bestået af den køreprøve, der kræves i henhold til artikel 10, stk. 1, litra a), betragtes som en »ny fører« og er omfattet af en prøveperiode. Varigheden af prøveperioden fastsættes af den medlemsstat, der udsteder kørekortet, og må ikke være kortere end to år.

Hvis en ny fører allerede har et gyldigt kørekort til en anden køretøjskategori, omfatter prøveperioden principielt kun, hvad der er tilbage af prøveperioden for det eksisterende kørekort. For nye førere, der kun har kørekort til kategori AM, giver erhvervelse af kørekort til en ny kategori dog under alle omstændigheder anledning til en ny prøveperiode. Medlemsstaterne kan for andre kategorier af kørekort end AM, som de udsteder, kræve en yderligere eller supplerende prøveperiode, navnlig for at tage hensyn til de forskellige risici og krævede færdigheder, der er forbundet med en ny kørekortkategori.

2. Medlemsstaterne fastsætter regler eller sanktioner eller begge dele for kørsel under påvirkning af alkohol for nye førere, der er strengere end dem for erfarne førere, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Hvis medlemsstaterne beslutter at fastsætte sanktioner, skal disse sanktioner være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være ikkediskriminerende.

Derudover træffer medlemsstaterne foranstaltninger med henblik på at begrænse:

a) kørsel under påvirkning af narkotika blandt nye førere

b) manglende overholdelse af de love og administrative bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv 91/671/EØF ([20]) om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer.

([20]) Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Intet i denne artikel er til hinder for, at medlemsstaterne i deres nationale ret indfører nultolerancebestemmelser, der forbyder indtagelse af alkohol eller narkotika for alle førere før kørsel. Hvis medlemsstaterne indfører sådanne nultolerancebestemmelser i deres nationale ret, træffer de alle nødvendige foranstaltninger for at bringe deres nationale ret i overensstemmelse med de foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 2.

4. Medlemsstaterne kan fastsætte supplerende regler, der finder anvendelse på deres område, for nye førere for at forbedre trafiksikkerheden. De underretter Kommissionen herom.

5. Hvis en kompetent myndighed i den medlemsstat, hvor en fører har sin sædvanlige bopæl, beslutter at forlænge denne førers prøveperiode på grund af dennes ulovlige adfærd, sikrer den, at den nye prøveperiode anføres på kørekortet.

6. Medlemsstaterne anfører den relevante EU-kode, der er anført i bilag I, del E, på kørekort, der udstedes i en prøveperiode.

Artikel 19

Prøvesagkyndige

1. Køreprøvesagkyndige skal opfylde mindstekravene i bilag IV.

Køreprøvesagkyndige, der allerede arbejdede som sådanne inden den 19. januar 2013, skal kun opfylde de krav om kvalitetssikring og regelmæssig efteruddannelse, der er fastsat i nævnte bilag.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25 om ændring af bilag IV, hvor det er nødvendigt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

Artikel 20

Sædvanlig bopæl

1. Som sædvanlig bopæl anses det sted, hvor en person sædvanligvis bor, dvs. i mindst 185 dage i løbet af de forudgående 365 dage, som følge af personlig eller erhvervsmæssig tilknytning eller, når der er tale om en person uden erhvervsmæssig tilknytning, som følge af personlig tilknytning, der viser en tæt forbindelse mellem denne person og det sted, hvor denne person bor.

Sædvanlig bopæl for en person, hvis erhvervsmæssige tilknytning findes et andet sted end vedkommendes personlige tilknytning, og som derfor skiftevis bor forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at være det sted, hvor den pågældende har personlig tilknytning, såfremt vedkommende med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Personen er ikke forpligtet til at opfylde denne betingelse, hvis den pågældende bor i en medlemsstat med henblik på udførelse af en opgave af bestemt varighed. Universitetsstudier eller skolegang medfører ikke ændring af den sædvanlige bopæl.

2. I artikel 10, stk. 3, litra b), og artikel 13, stk. 4, anses sædvanlig bopæl for personalet ved Unionens diplomatiske tjenester, dvs. tjenestemænd fra relevante tjenestegrene i Generalsekretariatet for Rådet og Kommissionen samt udstationeret personale fra medlemsstaternes diplomatiske tjenester og enhver anden ansat eller kontrahent, der arbejder for EU-institutioner, -organer, -kontorer og -agenturer inden for repræsentation udadtil, og som for at kunne udføre deres kontraktlige opgaver har boet i mindst 181 dage uden for Unionen i løbet af de seneste 365 dage, og for personale fra medlemsstaternes diplomatiske tjenester og for de af deres familiemedlemmer, der udgør en del af deres husstand, og som er akkrediteret i tredjelande, for at være området for den eller de medlemsstater, der har udstedt de kørekort, som fornyes eller erstattes.

3. I særlige tilfælde, hvor indehaveren af et kørekort ikke kan bevise, at vedkommende har sin sædvanlige bopæl i en given medlemsstat i henhold til stk. 1, kan indehaveren få sit kørekort fornyet eller erstattet i udstedelsesmedlemsstaten.

4. Uanset artikel 10, stk. 1, litra e), og med særligt henblik på den første udstedelse af et kørekort til kategori B kan en ansøger, hvis den medlemsstat, hvor ansøgeren har sin sædvanlige bopæl, er en anden end den medlemsstat, hvor vedkommende er statsborger, få sit kørekort udstedt af sidstnævnte medlemsstat, hvor det ikke er muligt i medlemsstaten, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, at aflægge teoriprøven eller den praktiske prøve eller begge disse prøver på et officielt sprog i den medlemsstat, hvor ansøgeren er statsborger, som også er et af de officielle sprog i Unionen, eller med en tolk.

I overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1724 giver medlemsstaterne og Kommissionen brugerne adgang til oplysninger om de sprog, for hvilke der i de enkelte medlemsstater tilbydes oversættelse eller tolkning af teoriprøver og praktiske prøver.

Artikel 21

Ækvivalens mellem kørekort, der ikke følger EU-standarden for kørekort

1. Medlemsstaterne anvender den ækvivalens, der er fastsat i Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1945 ([21]), mellem rettigheder, som er tildelt inden den 19. januar 2013, og de kategorier, der er anført i dette direktivs artikel 6.

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

Artikel 22

Gensidig bistand og EU-kørekortnetværket

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler oplysninger om de kørekort, som de har udstedt, ombyttet, erstattet, fornyet, begrænset, suspenderet, inddraget, annulleret eller tilbagetrukket, og om de frakendelser af førerretten, som de har pålagt eller, hvis det er relevant, planlægger at pålægge, og rådfører sig med hinanden, når der er begrundet mistanke om, at en person, der ansøger om kørekort, har fået frakendt førerretten i en anden medlemsstat. De benytter EU-kørekortnetværket for udveksling af oplysninger.

2. Medlemsstaterne kan også benytte EU-kørekortnetværket til udveksling af oplysninger med henblik på:

a) at gøre det muligt for deres myndigheder at kontrollere gyldigheden og ægtheden af et kørekort, navnlig i forbindelse med vejkontrol, i forbindelse med efterforskning eller som led i foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning

b) at lette efterforskning i overensstemmelse med direktiv (EU) 2015/413

c) at håndhæve direktiv (EU) 2022/2561 og kontrollere gyldigheden og ægtheden af et kørekort i forbindelse med håndhævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ([22]) eller (EU) nr. 165/2014 ([23]).

3. Adgangen til EU-kørekortnetværket skal være sikker. EU-kørekortnetværket skal muliggøre både synkron, dvs. i realtid, og asynkron udveksling af oplysninger og afsendelse og modtagelse af sikrede beskeder, meddelelser og bilag.

([21]) Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1945 af 14. oktober 2016 om ækvivalens mellem kategorier af kørekort (EUT L 302 af 9.11.2016, s. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt til sikring af, at de oplysninger, der udveksles via EU-kørekortnetværket, er ajourførte.

Medlemsstaterne giver kun de myndigheder, der er kompetente med henblik på stk. 1 og 2, adgang til EU-kørekortnetværket.

4. Medlemsstaterne bistår også hinanden ved gennemførelsen af mobilkørekortet, navnlig for at sikre gnidningsløs interoperabilitet mellem de applikationer og kontrolfunktioner, der er omhandlet i bilag I, del C.

5. Kommissionen vedtager senest den 6. juni 2026 gennemførelsesretsakter, der fastsætter et fælles sæt regler for driften af EU-kørekortnetværket, herunder detaljerede operationelle, grænsefladem æssige og tekniske krav. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 26, stk. 2.

6. Medlemsstaterne kan samarbejde om håndhævelse af enhver annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af førerret eller et kørekort eller af anerkendelsen af kørekortets gyldighed, navnlig hvis de relevante foranstaltninger er begrænset til bestemte kørekortkategorier eller til visse medlemsstaters områder, navnlig gennem påtegninger på de kørekort, som de har udstedt.

Artikel 23

Indberetning fra medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne underretter hvert år Kommissionen om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede kørekort for hver kørekortkategori. Dataene gives særskilt for mobilkørekort og fysiske kørekort.

2. For at lette udarbejdelsen af Kommissionens rapport, der er omhandlet i artikel 24, giver medlemsstaterne senest den 26. november 2029 og derefter hvert femte år Kommissionen statistikker over trafikulykker, hvor en person er blevet kvæstet eller dræbt, og som involverer førere i erhvervsmæssig beskæftigelse, navnlig førere på 17 år, der deltager i ordningen for ledsaget kørsel omhandlet i artikel 17, stk. 2.

3. Medlemsstaterne kan regelmæssigt udveksle data med Kommissionen om national ret om håndtering af mobile ikkevejgående maskiner og om relaterede trafiksikkerhedsmæssige hensyn og kan give oplysninger om konstaterede betænkeligheder vedrørende arbejdskraftens frie bevægelighed.

Artikel 24

Kommissionens gennemgang og rapportering

1. Senest den 26. november 2030 og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv. Som led i rapporten vurderer Kommissionen:

a) direktivets indvirkning på trafiksikkerheden, navnlig:

   i) om der er nogen indvirkning som følge af tildelingen af ækvivalens i henhold til artikel 9, stk. 2, litra j) og k)

   ii) om der er nogen indvirkning som følge af tildelingen af ækvivalens i henhold til artikel 9, stk. 4

b) indvirkningen på trafiksikkerheden og på manglen på førere af gennemførelsen af ordningen for ledsaget kørsel for kategorier af erhvervskørekort, på grundlag af de rapporter, der er modtaget fra medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 23, stk. 2.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.

2. Som led i den i stk. 1 omhandlede rapport vurderer Kommissionen ny teknologisk udvikling for køretøjer, der anvender alternative drivmidler, og som påvirker disse køretøjers masse. Med henblik herpå anvender Kommissionen oplysninger, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ([24]) om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner. Kommissionen kan anmode køretøjsfabrikanter om yderligere oplysninger om den mulige indvirkning af en sådan ny teknologisk udvikling på køretøjers masse til støtte for sin vurdering.

Køretøjsfabrikanter skal give de data, der er omhandlet i første afsnit, inden for en rimelig tidsramme og i overensstemmelse med gældende EU-ret.

3. Uden at det berører denne artikels stk. 1 og 2, vurderer Kommissionen senest den 26. november 2026 eller umiddelbart efter vedtagelsen af den første af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 7, alt efter hvilken dato der kommer først, muligheden for at fremrykke den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 4, og fremlægger en rapport om sine resultater. Medlemsstaterne kan give Kommissionen oplysninger, som de finder relevante for denne vurdering, og Kommissionen tager disse oplysninger i betragtning.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.

Artikel 25

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 6, og artikel 19, stk. 2, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 25. november 2025. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 6, og artikel 19, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i afgørelsen, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 6, eller artikel 19, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra underretningen om den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

([24]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Artikel 26

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Kørekortudvalget nedsat ved Rådets direktiv 97/26/EF ([25]) (»udvalget«). Udvalget er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Når udvalgets udtalelse indhentes efter skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Afgiver udvalget ikke udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 27

Ændring af direktiv (EU) 2022/2561

I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 tilføjes følgende litra:

»c) fra det fyldte 17. år føre køretøjer i kørekortkategori C1, C1E eller C, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, for kategori C eller som refereret til i artikel 6, stk.2, for kategori C1 og C1E, og kun på de betingelser, der er fastsat i artikel 17, stk. 2 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2025/2205 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2025/2205 af 22. oktober 2025 om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561, og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 (EUT L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Førere af et køretøj, der er beregnet til personbefordring, kan fra det fyldte 21. år føre køretøjer i kørekortkategori D og D + E eller køretøjer i kørekortkategori D1 og D1 + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1 eller 2. For at sørge for sikker kørsel kan medlemsstaterne indføre en overvågningsordning for førere under 23 år, der er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 2. Hvis medlemsstaterne kræver, at sådanne førere deltager i efteruddannelseskurser om trafiksikkerhedsrelaterede emner, inden de fylder 23 år, for at konsolidere og bekræfte deres kompetence inden for disse emner, medregnes denne deltagelse i kravet om at deltage i 35 timers efteruddannelseskurser hvert femte år.

En medlemsstat kan give chauffører af køretøjer i kørekortkategori D1 og D1 + E tilladelse til på sit område at føre sådanne køretøjer fra det fyldte 18. år, forudsat at førerne er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1.

En medlemsstat kan give chauffører af køretøjer i kørekortskategori D og D + E tilladelse til på sit område at føre sådanne køretøjer fra det fyldte 20. år, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1. Dette kan nedsættes til det fyldte 18. år for at føre sådanne køretøjer uden passagerer eller for rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km.«

([25]) Rådets direktiv 97/26/EF af 2. juni 1997 om ændring af direktiv 91/439/EØF om kørekort (EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Artikel 28

Ændring af forordning (EU) 2018/1724

Bilag II ændres således:

a) I anden kolonne i rækken »Flytning« tilføjes følgende celle: »Erhvervelse og fornyelse af kørekort«.

b) I tredje kolonne i rækken »Flytning« tilføjes følgende celle: »Udstedelse, ombytning og erstatning af EU-kørekort«.

Artikel 29

Gennemførelse

1. Uden at det berører stk. 2, vedtager og offentliggør medlemsstaterne senest den 26. november 2028 de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Uden at det berører stk. 2, anvender de disse love og bestemmelser fra den 26. november 2029.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Senest den 26. november 2027 vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og bestemmelser fra den 26. november 2027.

3. Senest den 26. november 2028 vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 17. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og bestemmelser fra den 26. november 2028.

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

Artikel 30

Ophævelse

1. Direktiv 2006/126/EF ophæves med virkning fra den 26. november 2029, med undtagelse af artikel 6, stk. 4, litra c), som ophæves med virkning fra den 26. november 2027.

Henvisninger til direktiv 2006/126/EF gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII til nærværende direktiv.

2. Forordning (EU) nr. 383/2012 ophæves med virkning fra den 26. november 2029.

Henvisninger til forordning (EU) nr. 383/2012 gælder som henvisninger til dette direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII.

Artikel 31

Ikrafttræden

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

Artikel 32

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 22. oktober 2025.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	M. BJERRE
Formand	*Formand*

BILAG I

STANDARDFORSKRIFTER OG BESTEMMELSER OM KØREKORT UDSTEDT AF MEDLEMSSTATERNE

DEL A1: **Generelle specifikationer for det fysiske kørekort**

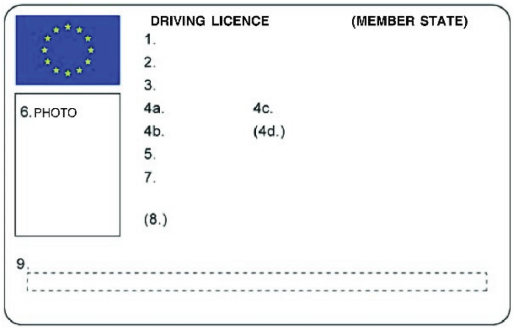
1) Egenskaberne ved EU-modellen for det fysiske kørekort skal være i overensstemmelse med ISO/IEC-standard 7810.

Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

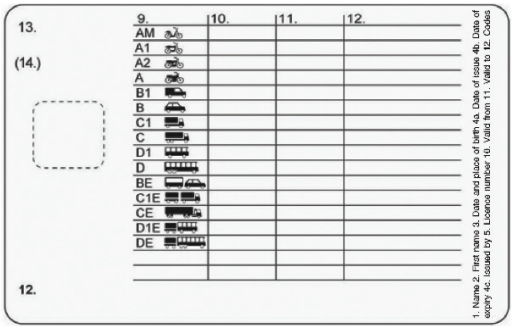
Metoderne til afprøvning af egenskaberne ved kørekort med henblik på at bekræfte deres overholdelse af internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO/IEC 10373.

2) Kørekortet skal have to sider og følge modellen i figur 1.

Side 1



Side 2



Figur 1: Model for EU-kørekort

Figur 1 tekst:

1. Navn 2. Fornavn 3. Fødselsdato og fødested 4a. Udstedelsesdato 4b. Udløbsdato 4c. Udstedt af 5. Kørekortnummer 10. Gyldigt fra 11. Gyldigt indtil 12. Koder

3) Kørekortet skal på følgende måde vise følgende oplysninger som fastsat i del D:

Side 1 skal vise:

a) betegnelsen »kørekort« trykt med store typer på udstedelsesmedlemsstatens sprog

b) (valgfrit) navnet på udstedelsesmedlemsstaten

c) udstedelsesmedlemsstatens nationalitetsmærke trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af 12 gule stjerner som anført i del D, punkt 1

d) oplysninger, der er specifikke for det udstedte kørekort (felt 1-9), som anført i del D, punkt 3

e) betegnelsen »EU-model« på udstedelsesmedlemsstatens sprog og betegnelsen »kørekort« på de øvrige EU-sprog trykt med rosa på en sådan måde, at det udgør kørekortets baggrund, som anført i del D, punkt 2.

Side 2 skal vise:

f) oplysninger, der er specifikke for det udstedte kørekorts kategorier (felt 9-12), som anført i del D, punkt 4

g) oplysninger, der er specifikke for administrationen af kørekortet (felt 13 og 14), som anført i del D, punkt 5

h) en forklaring på følgende nummererede felter på kørekortets side 1 og 2: 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 sprogene bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af de nævnte sprog, uden at det berører de øvrige bestemmelser i dette bilag.

Der skal på kørekort afsættes en tom plads for at gøre det muligt eventuelt at medtage en mikrochip eller en tilsvarende IT-anordning eller eventuelt at påtrykke en QR-kode.

Farvereferencerne er følgende:

i) blå: Pantone Reflex Blue

ii) gul: Pantone Yellow.

4) Særlige bestemmelser

a) Hvor indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med dette bilag, har sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan sidstnævnte medlemsstat på kørekortet anføre oplysninger, der er nødvendige til at administrere kørekortet, under forudsætning af at den også anfører denne slags oplysninger på andre kørekort, som den udsteder, og under forudsætning af at der er plads hertil.

b) Medlemsstaterne kan tilføje farver eller markeringer, såsom stregkoder eller nationale symboler, uden at det berører de øvrige bestemmelser i dette bilag. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

I forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort må stregkoder ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede kan læses på kørekortet, eller som er afgørende for processen med at udstede kørekortet.

c) De oplysninger, der vises på kørekortet, skal kunne læses med det blotte øje af en person med en gennemsnitlig synsstyrke, og skriftstørrelsen i felt 9-12 på side 2 skal være mindst 5 punkt.

DEL A2: **Specifikationer for bekæmpelse af forfalskning af det fysiske kørekort**

1) Trusler mod kørekorts fysiske sikkerhed omfatter:

a) fremstilling af falske kort: dvs. fremstilling af en ny genstand, der har stor lighed med et ægte dokument, enten ved at fremstille den fra bunden eller ved at kopiere et ægte dokument

b) materiel ændring: ændring af et originaldokuments egenskaber, f.eks. ved at ændre nogle af de data, der vises i dokumentet.

2) Systemet til beskyttelse mod forfalskning skal udgøre en integrerende del af hvert enkelt element i kørekortssystemet som helhed, herunder applikationsprocessen, sikker overførsel af data, kortmaterialet, fremstillingsteknikken, et minimum af forskellige sikkerhedselementer og personaliseringsprocessen.

3) Det materiale, som kørekort fremstilles af, sikres mod forfalskning ved hjælp af følgende teknikker (obligatoriske sikkerhedselementer):

a) selve kortet skal være optisk dødt

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

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

d) lasergravering, og

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

4) Det materiale, som anvendes til kørekort, skal endvidere sikres mod forfalskning ved at anvende mindst tre af følgende metoder (supplerende sikkerhedselementer):

a) trykfarver, hvor farven er afhængig af synsvinklen*

b) trykfarver, hvor farven er afhængig af temperaturen*

c) specifikt udformede hologrammer*

d) variable laserbilleder*

e) ultraviolet fluorescerende trykfarve, synlig og gennemsigtig

f) iriserende tryk

g) digitalt vandmærke i baggrunden

h) infrarøde eller fosforescerende pigmenter

i) taktile bogstaver, symboler eller mønstre*.

Så vidt som det er muligt, foretrækkes de metoder, der er markeret med en asterisk, da de gør det muligt for retshåndhævelsespersonale at kontrollere et korts gyldighed uden særlige hjælpemidler. Medlemsstaterne kan indføre andre sikkerhedselementer end dem, der er anført i dette punkt.

DEL B: **Specifikationer for mikrochips i fysiske kørekort**

1) Mikrochippen og dataene på mikrochippen, herunder supplerende oplysninger i henhold til national ret vedrørende kørekort, skal overholde del B1.

2) En liste over gældende standarder for kørekort, som er udstyret med en mikrochip, findes i del B2.

3) Kørekort, som er udstyret med en mikrochip, underkastes en EU-typegodkendelsesprocedure i overensstemmelse med del B3.

4) Såfremt alle relevante bestemmelser for EU-typegodkendelse af et kørekort, som er udstyret med en mikrochip, er overholdt i henhold til punkt 1, 2 og 3, udsteder medlemsstaterne en EU-typegodkendelsesattest til fabrikanten eller dennes repræsentant.

5) Om fornødent kan en medlemsstat tilbagekalde en udstedt EU-typegodkendelsesattest, navnlig for at sikre, at denne del er overholdt.

6) EU-typegodkendelsesattester samt meddelelser om tilbagekaldelse heraf skal være i overensstemmelse med modellen i del B4.

7) Kommissionen underrettes om alle udstedte eller tilbagekaldte EU-typegodkendelsesattester. I tilfælde af tilbagekaldelse giver den tilbagekaldende medlemsstat en detaljeret begrundelse.

Kommissionen underretter medlemsstaterne om alle tilbagekaldelser af EU-typegodkendelse.

8) EU-typegodkendelsesattester udstedt af medlemsstaterne anerkendes gensidigt.

9) Såfremt en medlemsstat gentagne gange konstaterer, at et betydeligt antal kørekort, som er udstyret med en mikrochip, ikke overholder bestemmelserne i denne del af dette bilag, underretter medlemsstaten Kommissionen herom. Den angiver disse kørekorts EU-typegodkendelsesattestnummer samt en beskrivelse af den manglende overholdelse. Kommissionen underretter uden unødigt ophold de øvrige medlemsstater om de forhold, som den har fået meddelelse om i overensstemmelse med dette punkt.

10) Den medlemsstat, som udstedte de i punkt 9) omhandlede kørekort, undersøger straks problemet og træffer passende forholdsregler for at afhjælpe det, herunder efter omstændighederne tilbagekaldelse af EU-typegodkendelsesattesten.

DEL B1: **Generelle krav til kørekort, som er udstyret med en mikrochip**

De generelle krav til kørekort, der er udstyret med en mikrochip, og som beskrives i dette bilag, er baseret på internationale standarder, navnlig ISO/IEC 18013-standarderne. De omfatter:

a) specifikationer for mikrochippen og mikrochippens logiske datastruktur

b) specifikationer for harmoniserede data og eventuelle supplerende data, som skal lagres

c) specifikationer for databeskyttelsesmekanismerne for de data, der er lagret på mikrochippen.

Titel 1

FORKORTELSER

Forkortelse	Betydning
AID	Application Identifier (applikationsidentifikator)
BAP	Basic Access Protection (grundlæggende adgangsbeskyttelse)
DG	Data Group (datagruppe)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (sikkerhedsevalueringsniveau 4, forhøjet)
EF	Elementary File (elementærfil)
EFID	Elementary File Identifier (elementærfilidentifikator)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (maskinlæsbare rejsedokumenter)
ICC	Integrated Circuit Card (chipkort)
ISO	Den Internationale Standardiseringsorganisation
LDS	Logisk datastruktur
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (kontaktløst chipkort)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (proprietær applikationsidentifikatorudvidelse)
RID	Registered Application Identifier (registreret applikationsidentifikator)
SOd	Document Security Object (dokumentsikkerhedsobjekt)

Titel 2

DATA LAGRET PÅ MIKROCHIPPEN

1) Harmoniserede obligatoriske og valgfri kørekortdata

Mikrochippen lagrer de harmoniserede kørekortdata, der er angivet i del D. Hvis en medlemsstat beslutter at medtage data på kørekortet, der er markeret som valgfri i del D, lagres disse data også på mikrochippen.

2) Yderligere data

Medlemsstaterne kan lagre sådanne yderligere data på mikrochippen, som er fastsat i deres nationale ret vedrørende kørekort. De underretter Kommissionen herom.

Titel 3

MIKROCHIP

1) Lagermediumtype

Lagermediet for kørekortdata er en kontaktchip, en kontaktløs mikrochip eller en kombination af de to (dobbelt grænseflade), jf. del B2, punkt 1.

2) Applikationer

Alle data på en mikrochip lagres i elektroniske applikationer. Alle mikrochippens applikationer identificeres ved en entydig kode benævnt applikationsidentifikator (AID) som anført i del B2, punkt 2.

a) EU-kørekortapplikation

Obligatoriske og valgfrie kørekortdata som omhandlet i del D lagres i den særlige EU-kørekortapplikation. AID for EU-kørekortapplikationen er:

»A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31«

bestående af følgende:

— den registrerede applikationsidentifikator (RID) for Europa-Kommissionen: »A0 00 00 04 56«

— den proprietære applikationsidentifikatorudvidelse (PIX) for EU-kørekortapplikationen: »45 44 4C 2D 30 31« (EDL-01).

Dataene opdeles i datagrupper som en del af den logiske datastruktur (LDS).

Datagrupperne lagres som elementærfiler (EF'er) i EU-kørekortapplikationen og beskyttes i overensstemmelse med del B2, punkt 3.

b) Andre applikationer

Eventuelle supplerende data lagres i én eller flere særlige applikationer, der er adskilt fra EU-kørekortapplikationen. Hver sådan applikation identificeres ved en entydig AID.

Titel 4

LOGISK DATASTRUKTUR FOR MIKROCHIPS I EU-KØREKORTAPPLIKATIONEN

1) Logisk datastruktur

Kørekortdata lagres på mikrochippen i henhold til den logiske datastruktur (LDS) som anført i del B2, punkt 4. I dette punkt angives yderligere krav til de obligatoriske og supplerende datagrupper.

Hver datagruppe lagres i en elementærfil (EF). EF'er, som skal anvendes til EU-kørekortapplikationen, identificeres med elementærfilidentifikatorer (EFID'er) og korte EFID'er som anført i del B2, punkt 5.

2) Obligatoriske datagrupper

De obligatoriske og valgfrie dataelementer lagres i følgende datagrupper:

DG 1: alle obligatoriske og valgfrie dataelementer i dokumentet, undtagen billeder af kørekortindehaverens ansigt og underskrift

DG 5: billede af kørekortindehaverens underskrift

DG 6: billede af kørekortindehaverens ansigt.

DG 1-data struktureres i henhold til denne dels punkt 6 og i henhold til del B2, punkt 6. Data, som indgår i DG 5 og DG 6, lagres i henhold til specifikationerne i del B2, punkt 7.

3) Supplerende datagrupper

Eventuelle supplerende dataelementer i henhold til medlemsstaternes nationale ret vedrørende kørekort lagres i følgende DG'er:

DG 2: oplysninger om kørekortindehaveren, undtagen biometriske data

DG 3: oplysninger om den udstedende myndighed

DG 4: portrætfoto

DG 7: biometriske data vedrørende kørekortindehaverens fingeraftryk

DG 11: andre oplysninger såsom kørekortindehaverens fulde navn skrevet med nationale bogstaver.

Data, som indgår i disse DG'er, lagres i henhold til specifikationerne i del B2, punkt 8.

Titel 5

DATASIKKERHEDSMEKANISMER

Der anvendes passende mekanismer til at validere autenticiteten og integriteten af mikrochippen og de data, der er lagret på den, samt til at begrænse adgangen til kørekortdata.

Dataene på mikrochippen beskyttes i overensstemmelse med specifikationerne i del B2, punkt 3. Denne titel indeholder yderligere krav, som skal opfyldes.

1) Autenticitetskontrol

a) Obligatorisk passiv autentificering

Alle datagrupper, som lagres i EU-kørekortapplikationen, beskyttes med passiv autentificering.

Data, som vedrører passiv autentificering, skal opfylde kravene i del B2, punkt 9.

b) Valgfri aktiv autentificering.

Mekanismer til valgfri aktiv autentificering anvendes for at sikre, at den originale mikrochip ikke er blevet udskiftet.

2) Adgangsbegrænsning

a) Obligatorisk grundlæggende adgangsbeskyttelse

Mekanismen til grundlæggende adgangsbeskyttelse (BAP) anvendes til alle data i EU-kørekortapplikationen. For at opnå interoperabilitet med eksisterende systemer såsom systemer, som anvender maskinlæsbare rejsedokumenter (eMRTD), er anvendelse af et maskinlæsbart område (MRZ) på én linje som anført i del B2, punkt 10, obligatorisk.

Kdoc-dokumentnøglen, som anvendes til at opnå adgang til mikrochippen, genereres fra MRZ'et på én linje, som enten kan indtastes manuelt eller ved hjælp af en læser til optisk tegngenkendelse (OCR). Den BAP 1-konfiguration, der er defineret for et MRZ på én linje som anført i del B2, punkt 10, anvendes.

b) Betinget udvidet adgangskontrol

Hvor personoplysninger som omhandlet i artikel 9, stk. 1, i forordning (EU) 2016/679 lagres på mikrochippen, beskyttes adgangen til sådanne oplysninger med yderligere foranstaltninger.

Mekanismerne til udvidet adgangskontrol skal overholde specifikationerne i del B2, punkt 11.

c) Offentlig nøgleinfrastruktur (PKI) for kørekort, som er udstyret med en mikrochip

Medlemsstaterne fastlægger de nødvendige nationale ordninger for forvaltning af offentlige nøgler i overensstemmelse med bilag A til ISO/IEC-standard 18013_3.

Titel 6

DATAPRÆSENTATION

1) Formatering af data i DG 1

<table>
<tr><th>Mærkat</th><th>L</th><th colspan="5">Værdi</th><th>Kodning</th><th>O/V</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="5">DG1 Dataelementer (indlejrede)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Mærkat</td><td>L</td><td colspan="3">Værdi</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="3">Typegodkendelsesnummer</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="3">Sammensat dataobjekt af demografiske dataelementer</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Mærkat</td><td>L</td><td>Værdi</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td>Udstedende medlemsstat</td><td>a3</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td>Indehavers efternavn(e)</td><td>as</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td>Indehavers fornavn(e)</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Mærkat	L	Værdi					Kodning	O/V
				5F 06	4	Fødselsdato (ddmmåååå)	n8	M
				5F 07	V	Fødested	ans	M
				5F 08	3	Nationalitet	a3	O
				5F 09	1	Køn	M/F/U	O
				5F 0A	4	Kørekortets udstedelsesdato (ddmmåååå)	n8	M
				5F 0B	4	Kørekortets udløbsdato (ddmmåååå)	n8	M
				5F 0C	V	Udstedende myndighed	ans	M
				5F 0D	V	Administrativt nummer (ud over dokumentnummeret)	ans	O
				5F 0E	V	Dokumentnummer	an	M
				5F 0F	V	Fast bopæl eller postadresse	ans	O
		7F 63	V	Sammensat dataobjekt for kategorier af køretøjer/begrænsninger/betingelser				M
				Mærkat	L	Værdi (kodet som angivet nedenfor)		
				02	1	Antal kategorier/begrænsninger/ betingelser	N	M
				87	V	Kategori/begrænsning/betingelse	ans	M
				87	V	Kategori/begrænsning/betingelse	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategori/begrænsning/betingelse	ans	O

2) Logisk dataformat

Kategorierne af køretøjer, begrænsninger eller betingelser samles i et dataobjekt, som følger strukturen i nedenstående tabel:

Kode for køretøjskategori	Udstedelsesdato	Udløbsdato	Kode	Betegnelse	Værdi

hvor:

a) Koderne for køretøjskategori præsenteres som defineret i artikel 6 (f.eks. AM, A1, A2, A, B1, B osv.).

b) Udstedelsesdatoen præsenteres i formatet DDMMÅÅÅÅ (dag (to cifre) efterfulgt af måned (to cifre) efterfulgt af år (fire cifre)) for køretøjskategorien.

c) Udløbsdatoen præsenteres i formatet DDMMÅÅÅÅ (dag (to cifre) efterfulgt af måned (to cifre) efterfulgt af år (fire cifre)) for køretøjskategorien.

d) Kode, betegnelse og værdi vedrører supplerende oplysninger eller begrænsninger for så vidt angår køretøjskategori eller fører.

DEL B2: **Liste over gældende standarder for kørekort, der er udstyret med et lagermedium**

Punkt	Emne	Krav	Gælder for
1	Lagermediumgrænseflade, organisation og kommandoer	ISO/IEC 7816 (kontaktkort), ISO/IEC 14443 (kontaktløse kort), jf. ISO/IEC 18013-2:2008, bilag C	Del B1, punkt 3, nr. 1)
2	Applikationsidentifikator	ISO/IEC 7816-5:2004	Del B1, punkt 3, nr. 2)
3	Datasikkerhedsmekanismer	ISO/IEC 18013-3:2009	Del B1, punkt 3, nr. 2), litra a) Del B1, punkt 5
4	Logisk datastruktur	ISO/IEC 18013-2:2008	Del B1, punkt 4, nr. 1)
5	Elementærfilidentifikatorer	ISO/IEC 18013-2:2008, tabel C.2	Del B1, punkt 4, nr. 1)
6	Datapræsentation for DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, bilag C.3.8	Del B1, punkt 4, nr. 2) Del B1, punkt 6, nr. 1)
7	Obligatorisk datapræsentation for DG 5 og DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, bilag C.6.6 og C.6.7; billede af ansigt og billede af underskrift skal lagres i JPEG- eller JPEG2000-format	Del B1, punkt 4, nr. 2)
8	Valgfri og supplerende datapræsentation	ISO/IEC 18013-2:2008, bilag C	Del B1, punkt 4, nr. 3)
9	Passiv autentificering	ISO/IEC 18013-3:2009, del 8, nr. 1); data lagres i EF.SOd (dokumentsikkerhedsobjekt) i LDS	Del B1, punkt 5, nr. 1), litra a)
10	Grundlæggende adgangsbegrænsning	ISO/IEC 18013-3:2009 og ændring 1 hertil	Del B1, punkt 5, nr. 2), litra a)
	Grundlæggende adgangsbegrænsningskonfiguration	ISO/IEC 18013-3:2009, bilag B.8	
11	Udvidet adgangsbegrænsning	Teknisk retningslinje TR-03110, »Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents — Extended Access Control (EAC), Version 1.11«	Del B1, punkt 5, nr. 2), litra b)
12	Prøvningsmetoder	ISO/IEC 18013-4:2011	Del B3, punkt 1
13	Sikkerhedsattest	Sikkerhedsevalueringsniveau 4, forhøjet (EAL 4+) eller tilsvarende	Del B3, punkt 2
14	Funktionsattest	Prøvning af smartcard i henhold til ISO/IEC 10373	Del B3, punkt 3

DEL B3: **EU-typegodkendelsesprocedure for kørekort, der er udstyret med en mikrochip**

Titel 1

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Fabrikanter, der ansøger om EU-typegodkendelse for kørekort, der er udstyret med en mikrochip, skal fremvise en sikkerhedsattest og en funktionsattest.

Alle planlagte ændringer af produktionsprocessen, herunder alle planlagte softwareændringer, skal forhåndsanmeldes til den myndighed, som udstedte EU-typegodkendelsen. Myndigheden kan kræve yderligere oplysninger og prøvninger, inden ændringen accepteres.

Prøvninger skal foregå i henhold til de metoder, der er anført i del B2, punkt 12.

Titel 2

SIKKERHEDSATTEST

For så vidt angår sikkerhedsevaluering skal mikrochip, der skal indsættes i kørekort, evalueres i henhold til kriterierne i del B2, punkt 13.

En sikkerhedsattest udstedes først efter en positiv evaluering af mikrochippens evne til at modstå forsøg på at manipulere eller ændre data.

Titel 3

FUNKTIONSATTEST

En funktionel evaluering af kørekort, der er udstyret med en mikrochip, foretages som laboratorieprøvning i overensstemmelse med kriterierne i del B2, punkt 14.

Medlemsstater, der udstyrer kørekort med en mikrochip, sikrer, at de relevante funktionelle standarder samt kravene i del B1 opfyldes.

Der udstedes en funktionsattest til fabrikanten, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

a) Der forefindes en gyldig sikkerhedsattest for mikrochippen.

b) Det er påvist, at kravene i del B2 er opfyldt.

c) Funktionelle prøvninger er gennemført med et tilfredsstillende resultat.

Den relevante medlemsstatsmyndighed er ansvarlig for at udstede funktionsattesten. Funktionsattesten skal angive den udstedende myndighed, ansøgerens identitet, mikrochippens identifikation og en detaljeret liste over prøvninger og resultaterne heraf.

Titel 4

EU-TYPEGODKENDELSESATTEST

1) Modelattest

Medlemsstaterne udsteder en EU-typegodkendelsesattest efter fremlæggelse af sikkerheds- og funktionsattesterne som fastsat i dette bilag. EU-typegodkendelsesattester skal følge modellen i del B4.

2) Nummereringssystem

Nummereringssystemet for EU-typegodkendelser består af:

a) bogstavet »e« efterfulgt af følgende tal, der identificerer den medlemsstat, som har meddelt EU-typegodkendelsen:

1 for Tyskland

2 for Frankrig

3 for Italien

4 for Nederlandene

5 for Sverige

6 for Belgien

7 for Ungarn

8 for Tjekkiet

9 for Spanien

12 for Østrig

13 for Luxembourg

17 for Finland

18 for Danmark

19 for Rumænien

20 for Polen

21 for Portugal

23 for Grækenland

24 for Irland

25 for Kroatien

26 for Slovenien

27 for Slovakiet

29 for Estland

32 for Letland

34 for Bulgarien

36 for Litauen

49 for Cypern

50 for Malta

b) bogstaverne »DL« med en foranstillet bindestreg og efterfulgt af to cifre for løbenummeret på dette bilag eller på den seneste større tekniske ændring af dette bilag. Dette bilags løbenummer er 00

c) et entydigt identifikationsnummer for EU-typegodkendelsen, som tildeles af udstedelsesmedlemsstaten.

Eksempel på nummereringssystemet for EU-typegodkendelser: »e50-DL00 12345«.

Godkendelsesnummeret lagres på mikrochippen i DG 1 for hvert kørekort, der er udstyret med en sådan mikrochip.

DEL B4: **Model for EU-typegodkendelsesattest for kørekort, der er udstyret med en mikrochip**

Navn på den kompetente myndighed: …

Anmeldelse af (*):

— godkendelse □

— inddragelse af godkendelse □

af et EU-kørekort udstyret med en mikrochip

Godkendelse nr.: …

1. Fabrikat eller varemærke: …

2. Modelnavn: …

3. Navn på fabrikanten eller dennes repræsentant, hvor relevant: …

…

4. Adresse for fabrikanten eller dennes repræsentant, hvor relevant: …

…

5. Laboratorieprøvningsrapporter:

5.1. Sikkerhedscertifikat nr.: … Dato: …

Udstedt af: …

5.2. Funktionsattest nr.: … Dato: …

Udstedt af: …

6. Dato for godkendelse: …

7. Dato for tilbagekaldelse af godkendelse: …

8. Sted: …

9. Dato: …

10. Beskrivende dokumenter i bilaget: …

11. Underskrift: …

(*) Afkryds den relevante boks.

DEL C: **Specifikationer for mobilkørekortet**

1) I overensstemmelse med forordning (EU) nr. 910/2014 skal europæiske digitale identitetstegnebøger som minimum tilbyde autoriserede personer følgende funktioner:

   a) hentning og lagring af data, der er tilstrækkelige til at bevise en persons førerrettigheder

   b) visning og overførsel af de data, der er anført i litra a).

2) Mobilkørekort og andre relevante systemer skal følge ISO/IEC 18013-5-standarden for mobilkørekort og forordning (EU) nr. 910/2014.

3) I dette bilag anses indehaveren af et mobilkørekort, der er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, kun for at være dets autoriserede bruger, hvis indehaveren er identificeret som sådan.

4) Medlemsstaterne skal gøre det muligt for indehaveren af det kørekort, der skal udstedes, at overføre et mobilkørekort til indehaverens europæiske digitale identitetstegnebog.

Den europæiske digitale identitetstegnebog indeholdende mobilkørekortet skal gøre det muligt automatisk eller efter anmodning at ajourføre eller genudstede mobilkørekortet.

Europæiske digitale identitetstegnebøger skal gøre det muligt for indehaveren af et mobilkørekort at vise eller overføre alle eller en del af de data, der er indeholdt i mobilkørekortet, til en tredjepart. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal have tilladelse til fra europæiske digitale identitetstegnebøger at anmode om de data, der er indeholdt i mobilkørekortet, for at kunne fastslå den pågældende kørekortindehavers førerrettigheder (kontrol).

De oplysninger, der overføres direkte fra den elektroniske attestation i mobilkørekortet, som er lagret i den europæiske digitale identitetstegnebog, skal give de kompetente myndigheder mulighed for at bestemme førerrettighederne for indehaveren af mobilkørekortet (kontrol), herunder eventuelle begrænsninger, der gælder i Unionen eller på en medlemsstats område. Medlemsstaterne anser ikke et mobilkørekort for gyldigt, hvis det er udløbet, eller hvis det er blevet trukket tilbage. Hvis en medlemsstat beslutter at trække et mobilkørekort tilbage, angiver den oplysninger om denne beslutning på en liste over tilbagetrukne kørekort, der forvaltes af denne medlemsstat, eller stiller dem på anden vis gratis til rådighed for andre medlemsstater på en brugbar måde med henblik på kontrol. En medlemsstat, der frakender førerretten, og som ikke er udstedelsesmedlemsstaten, underretter omgående sidstnævnte medlemsstat.

DEL D: **Data, der skal indføres i EU-kørekortet**

1) Nationalitetsmærkerne for de medlemsstater, der udsteder kørekort, er følgende:

B: Belgien

BG: Bulgarien

CZ: Tjekkiet

DK: Danmark

D: Tyskland

EST: Estland

GR: Grækenland

E: Spanien

F: Frankrig

HR: Kroatien

IRL: Irland

I: Italien

CY: Cypern

LV: Letland

LT: Litauen

L: Luxembourg

H: Ungarn

M: Malta

NL: Nederlandene

A: Østrig

PL: Polen

P: Portugal

RO: Rumænien

SLO: Slovenien

SK: Slovakiet

FIN: Finland

S: Sverige.

2) Ordet »kørekort«, som skal vises på kørekort på medlemsstaternes respektive sprog, er følgende:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort.

3) Særlige oplysninger for det enkelte udstedte kørekort er følgende:

Felt	Oplysninger
1	indehaverens efternavn
2	indehavers andre navn(e)
3	fødselsdato og fødested
4a	kørekortets udstedelsesdato
4b	kørekortets udløbsdato
4c	navn på den udstedende myndighed
4d	(valgfrit) nummer, der er forskelligt fra nummeret i felt 5, til administrative formål
5	kørekortnummer
6	foto af indehaveren
7	indehaverens underskrift
8	(valgfrit) indehaverens faste bopæl eller postadresse
9	kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier vises med en anden skrifttype end den, der benyttes til harmoniserede kategorier)

4) Særlige oplysninger om et udstedt kørekorts kategorier er følgende:

Felt	Oplysninger
9	kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier vises med en anden skrifttype end den, der benyttes til harmoniserede kategorier)
10	første udstedelsesdato for hver kategori, medmindre den ikke er tilgængelig (denne dato skal anføres igen på det nye kørekort ved senere erstatning eller ombytning); hvert felt i datoen skrives med to cifre i følgende rækkefølge: dag.måned.år (DD.MM.ÅÅ)
11	udløbsdato for hver kategori; hvert felt i datoen skrives med to cifre i følgende rækkefølge: dag. måned.år (DD.MM.ÅÅ)
12	supplerende oplysninger/begrænsning(er) i kodeform ud for hver kategori som angivet i del E

Hvis en kode angivet i del E gælder for alle de kategorier, for hvilke kørekortet er udstedt, kan den vises i felt 9, 10 og 11.

5) Særlige oplysninger om administrationen af et udstedt kørekort er følgende:

Felt	Oplysninger
13	(valgfrit) oplysninger fra værtsmedlemsstaten, der er nødvendige til at administrere kørekortet i forbindelse med gennemførelsen af del A1, punkt 4, litra a)
14	(valgfrit) oplysninger fra udstedelsesmedlemsstaten, der er nødvendige til at administrere kørekortet, eller som vedrører trafiksikkerhed; disse oplysninger kan navnlig omfatte enhver annullation, inddragelse, suspension eller begrænsning af førerretten for føreren af et motorkøretøj, af vedkommendes kørekortet, eller af anerkendelsen af gyldigheden af vedkommendes kørekort, såsom en sådan, der er begrænset til bestemte kategorier eller til visse medlemsstaters område Hvis oplysningerne vedrører en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på det pågældende felt angives foran oplysningerne Med indehaverens udtrykkelige skriftlige samtykke kan der i dette felt ligeledes tilføjes oplysninger, som ikke vedrører administrationen af kørekortet eller trafiksikkerhed; en sådan tilføjelse ændrer ikke på nogen måde anvendelsen af kortet som kørekort

DEL E: **EU-koder og nationale koder**

Kode 01 til 99 skal være harmoniserede EU-koder

Titel 1

FØRER (lægelige årsager)

01		Synskorrektion og/eller beskyttelse
	01.01.	Briller
	01.02.	Kontaktlinse(r)
	01.05.	Øjenklap
	01.06.	Briller eller kontaktlinser
	01.07.	Specifikke optiske hjælpemidler
02		Høreapparat/kommunikationshjælp
03		Arm- eller benprotese/-ortose
	03.01.	Armprotese/-ortose
	03.02.	Benprotese/-ortose

Titel 2

KØRETØJSTILPASNINGER

10		Tilpasset gearkasse
	10.02.	Automatisk valg af udvekslingsforhold
	10.04.	Tilpasset transmissionskontrolenhed
15		Tilpasset kobling
	15.01.	Tilpasset koblingspedal
	15.02.	Håndbetjent kobling
	15.03.	Automatisk kobling
	15.04.	Foranstaltning til at forebygge blokering eller aktivering af koblingspedal
20		Tilpassede bremsesystemer
	20.01.	Tilpasset bremsepedal
	20.03.	Bremsepedal til venstre fod
	20.04.	Bremsepedal med glideskinne
	20.05.	Vippebremsepedal
	20.06.	Håndbetjent bremse
	20.07.	Bremsebetjening med en maksimal kraft på … N [1] (eksempelvis: »20.07(300N)«)
	20.09.	Tilpasset parkeringsbremse
	20.12.	Foranstaltning til at forebygge blokering eller aktivering af bremsepedal
	20.13.	Knæbetjent bremse
	20.14.	Bremsesystembetjening understøttet af ydre kraft
25		Tilpasset speedersystem
	25.01.	Tilpasset speederpedal
	25.03.	Vippespeederpedal
	25.04.	Håndbetjent speeder
	25.05.	Knæbetjent speeder

	25.06.	Speederbetjening understøttet af ydre kraft
	25.08.	Speederpedal placeret i venstre side
	25.09.	Foranstaltning til at forebygge blokering eller aktivering af speederpedal
31		Tilpasninger af pedaler og beskyttelsesmekanismer til pedaler
	31.01.	Ekstra sæt af parallelle pedaler
	31.02.	Pedaler i (eller næsten i) samme niveau
	31.03.	Foranstaltning til at forebygge blokering eller aktivering af speeder- og bremsepedaler, når pedalerne ikke er fodbetjente
	31.04.	Hævet gulv
32		Kombinerede driftsbremse- og speedersystemer
	32.01.	Speeder og driftsbremse som kombineret system betjent med én hånd
	32.02.	Speeder og driftsbremse som kombineret system betjent gennem ydre kraft
33		Kombinerede speeder-, driftsbremse- og styringssystemer
	33.01.	Speeder, driftsbremse og styring som et kombineret system, der betjenes gennem ydre kraft med én hånd
	33.02.	Speeder, driftsbremse og styring som et kombineret system, der betjenes gennem ydre kraft med to hænder
35		Ændrede betjeningskontakter (lysomskiftere, vinduesviskere/-vaskere, horn, retningsvisere osv.)
	35.02.	Betjeningskontakter, som kan anvendes uden at slippe rattet
	35.03.	Betjeningskontakter, som kan anvendes med venstre hånd uden at slippe rattet
	35.04.	Betjeningskontakter, som kan anvendes med højre hånd uden at slippe rattet
	35.05.	Betjeningskontakter, som kan anvendes uden at slippe rattet eller speeder- og bremsemekanismerne
40		Tilpasset styring
	40.01.	Styring med en maksimal betjeningskraft på … N [1] (eksempelvis: »40.01(140 N)«)
	40.05.	Tilpasset rat (større/tykkere rat, rat med mindre diameter osv.)
	40.06.	Tilpasset ratposition
	40.09.	Fodbetjent styring
	40.11.	Hjælpemiddel monteret på rattet

	40.14.	Alternativt tilpasset styringssystem betjent med én hånd/arm
	40.15.	Alternativt tilpasset styringssystem betjent med to hænder/arme
42		Ændret udsynsudstyr bagud/til siden
	42.01.	Tilpasset anordning til udsyn bagud
	42.03.	Ekstra indvendig anordning, som muliggør udsyn til siden
	42.05.	Anordning til udsyn, som dækker den blinde vinkel
43		Førersædeindstilling
	43.01.	Førersædehøjde til normalt udsyn og i normal afstand fra rat og pedaler
	43.02.	Førersæde tilpasset kropsform
	43.03.	Førersæde med sidestøtte med henblik på god stabilitet
	43.04.	Førersæde med armlæn
	43.06.	Tilpasning af sikkerhedsseler
	43.07.	Sikkerhedsseletype med støtte med henblik på god stabilitet
44		Ændringer af motorcykler (underkode skal anvendes)
	44.01.	Kombineret betjening af begge bremser
	44.02.	Tilpasset forhjulsbremse
	44.03.	Tilpasset baghjulsbremse
	44.04.	Tilpasset speeder
	44.08.	Sædehøjde, som giver føreren mulighed for siddende at have begge fødder på jorden samtidig og holde motorcyklen i balance ved stop og standsning
	44.09.	Maksimal betjeningskraft til forhjulsbremse … N [1] (eksempelvis »44.09(140 N)«)
	44.10.	Maksimal betjeningskraft til baghjulsbremse … N [1] (eksempelvis »44.10(240 N)«)
	44.11.	Tilpasset fodhviler
	44.12.	Tilpasset håndtag
45		Motorcykel kun med sidevogn
46		Kun tricykler
47		Begrænset til køretøjer med flere end to hjul, der ikke kræver, at føreren skal holde balancen ved start, stop og standsning

50		Begrænset til et bestemt køretøj/stelnummer (køretøjsidentifikationsnummer — VIN)

Bogstaver, der anvendes i kombination med kode 01 til 44 til yderligere specifikation:

a venstre

b højre

c hånd

d fod

e midti

f arm

g tommelfinger

([1]) Dette angiver den kraft i newton, som føreren kan eller skal udøve for at betjene systemet.

Titel 3

KODER FOR BEGRÆNSET KØRSEL

60		Valgfri ækvivalens (underkode skal anvendes)
	60.01.	Indehaveren af et kategori B-kørekort, der er fyldt 21 år, kan føre motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW
	60.02.	Indehaveren af et kategori B-kørekort kan føre motorcykler i kategori A1
	60.03.	Indehaveren af et kategori B1-kørekort må kun føre køretøjer med en totalmasse på ikke over 2 500 kg og en maksimal hastighed, der teknisk er begrænset til 45 km/h
61		Begrænset til ture om dagen (f.eks. en time efter solopgang og en time før solnedgang)
62		Begrænset til kørsel inden for en radius af … km fra kørekortindehaverens bolig eller kun inden for en by/region
63		Kørsel uden passagerer
64		Begrænset til kørsel med en hastighed på højst … km/h
65		Kørsel er kun tilladt under ledsagelse af en person med kørekort i mindst en tilsvarende kategori, medmindre denne betingelse er omfattet af kode 98.02
66		Uden påhængskøretøj
67		Ingen kørsel på motorvej
68		Ingen alkohol
69		Begrænset til kørsel med køretøjer, der er udstyret med en alkolås i overensstemmelse med EN 50436. Angivelse af en udløbsdato er valgfrit (eksempelvis »69« eller »69(1.1.2016)«)

Titel 4

ADMINISTRATIVE ANLIGGENDER

70		Ombyttet kørekort nr. … udstedt af… (EU-mærke eksempelvis »70.0123456789.NL«, eller i tilfælde af et tredjeland FN-mærke, eksempelvis »70.0123456789.NO«)
71		Duplikat af kørekort nr. … (EU-mærke eksempelvis »71.987654321.HR,« eller i tilfælde af et tredjeland FN-mærke, eksempelvis »71.987654321.UK«)
72		Ombyttet kørekort nr. … udstedt af… (i tilfælde af et tredjeland FN-mærke, betinget af en gennemførelsesafgørelse i henhold til artikel 15, stk. 7, eksempelvis »72.0123456789.USA«)
73		Begrænset til kategori B-køretøjer af typen quadricykler med motor (B1)
78		Begrænset til køretøjer med automatgear
79		Begrænset til køretøjer, som overholder de specifikationer, der er angivet i parentes eller i en underkode, i forbindelse med anvendelse af dette direktivs artikel 21
	79.01.	Begrænset til tohjulede køretøjer med eller uden sidevogn
	79.02.	Begrænset til kategori AM-køretøjer af typen tricykler og lette quadricykler
	79.03.	Begrænset til tricykler
	79.04.	Begrænset til tricykler, hvortil er koblet et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg
	79.05.	Kategori A1-motorcykler med et forhold mellem effekt og vægt på over 0,1 kW/kg
	79.06.	Kategori BE-køretøjer, hvor påhængskøretøjets tilladte totalvægt overstiger 3 500 kg
80		Begrænset til indehavere af kørekort til kategori A-køretøjer af typen motordrevet tricykel, der ikke er fyldt 24 år
81		Begrænset til indehavere af kørekort til kategori A-køretøjer af typen tohjulet motorcykel, der ikke er fyldt 21 år
95		Fører, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, og som opfylder kravet om erhvervsegnethed i direktiv (EU) 2022/2561 indtil den … (eksempelvis »95(1.1.2028)«)
96		Koder, der anvendes til at angive tilladelse baseret på yderligere uddannelse i kategori
	96	Kategori B-køretøjer, hvortil er koblet et påhængskøretøj, hvis tilladte totalmasse overstiger 750 kg, og hvor den tilladte totalmasse af en sådan kombination overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 4 250 kg
	96.01	Udrykningskøretøj, der føres til det beregnede formål med et kategori B-kørekort, og hvor den tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 5 000 kg, inklusive massen af et påhængskøretøj, hvis det anvendes som sammenkoblet køretøj

	96.02	Campingbil, der føres med et kategori B-kørekort, og hvor den tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 4 250 kg, eller som sammen med et påhængskøretøj ikke overstiger 5 000 kg
	96.03	Køretøj, der anvender alternative drivmidler, hvortil er koblet et påhængskøretøj, hvor den tilladte totalmasse af kombinationen overstiger 4 250 kg, men ikke overstiger 5 000 kg
97		Ikke godkendt til at føre et kategori C1-køretøj, der falder inden for anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 165/2014
98		Koder, der anvendes med henblik på artikel 17 og 18 (underkode skal anvendes)
	98.01.	Føreren betragtes som en ny fører og er underlagt betingelserne for prøveperioden. Hvis kørekortet ombyttes, fornyes eller erstattes, suppleres koden med den slutdato for prøveperioden, der oprindeligt blev registreret (f.eks. 98.01.13.4.2028)
	98.02.	Indehaveren skal opfylde betingelserne for ordningen for ledsaget kørsel, indtil indehaveren fylder 18 år

Kode 100 og derover er nationale koder, der kun gælder for kørsel på udstedelsesmedlemsstatens område.

BILAG II

MINDSTEKRAV TIL KØREPRØVER OG TIL VIDEN, FÆRDIGHEDER OG ADFÆRD FOR AT FØRE ET MOTORKØRETØJ

Del 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 indføres med henblik herpå, skal bestå af:

a) en teoriprøve

b) efter en bestået teoriprøve, en prøve i færdigheder og adfærd.

I det følgende angives, hvordan prøverne skal gennemføres.

Titel A

TEORIPRØVE

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

Medlemsstaterne kan undtage ansøgere fra de spørgsmål om grundlæggende viden om førstehjælp, der er omhandlet i punkt 2, litra e), hvis ansøgerne har gennemført certificeret praktisk førstehjælpsuddannelse, herunder hjertelungeredning, når som helst inden prøven i færdigheder og adfærd tages.

2. Indhold af teoriprøven for alle køretøjskategorier

Der skal stilles spørgsmål om hvert af følgende emner; indholdet og udformningen af spørgsmålene overlades til medlemsstaterne:

a) færdselsreglerne, navnlig færdselstavler, afmærkninger og signaler, vigepligt og hastighedsbegrænsninger

b) føreren:

i) vigtigheden af årvågenhed og adfærd over for andre trafikanter, herunder mikromobilitetsbrugere

ii) generel opfattelsesevne, herunder genkendelse af farer, vurderings- og beslutningsevne, især reaktionstid, samt ændringer i kørselsadfærd som følge af påvirkning af alkohol, narkotika eller lægemidler, sindsbevægelse eller træthed

iii) indvirkning på risikoen for distraktion som følge af brug af mobiltelefoner eller andre elektroniske enheder under kørslen og de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf

c) vejen:

i) de vigtigste principper for sikkerhedsafstand mellem køretøjer, bremselængder og køretøjsstabilitet under forskellige vejr- og vejforhold, herunder især sne og glatte forhold

ii) risikomomenter ved kørsel relateret til forskellige vejforhold, herunder opfattelse og foregribelse af farer, navnlig deres skiften under forskellige vejrforhold og på forskellige tider af døgnet

iii) forskellige vejtypers kendetegn og de lovbestemmelser, der gælder for dem

iv) tilpasning af kørselsadfærd til strækningens udformning, navnlig for at sørge for sikker kørsel i vejtunneler samt kørsel op og ned ad bakke

v) opmærksomhed på blinde vinkler

d) andre trafikanter:

i) særlige risikofaktorer på grund af andre trafikanters manglende erfaring, navnlig med hensyn til bløde trafikanter, der nyder en ringere grad af beskyttelse i trafikken end brugere af motorkøretøjer, og som er direkte udsat for kollisionskræfter. Denne kategori omfatter børn, fodgængere, cyklister, brugere af motordrevne tohjulede køretøjer, brugere af personlige mobilitetsanordninger og personer med handicap eller nedsat mobilitet eller orienteringsevne

ii) risici i forbindelse med forskellige køretøjstypers bevægelser og kørsel og interaktion hermed, idet disse er forskellige med hensyn til deres masse og dimensioner samt deres føreres udsyn, herunder køretøjer med avancerede førerstøttesystemer og andre automatiske køresystemer

iii) korrekt og rettidig brug af retningsvisere

e) almindelige regler, forskrifter og andre anliggender:

i) regler vedrørende de administrative dokumenter, som benyttelse af køretøjer kræver

ii) almindelige regler for, hvorledes føreren skal forholde sig ved ulykkestilfælde (advarselsafmærkning og alarmering), herunder regler for, hvordan føreren skal forholde sig, hvis et udrykningskøretøj nærmer sig, og hvad føreren skal gøre på kollisionsstedet, og de foranstaltninger, som føreren kan træffe for at komme trafikofre til hjælp, hvis det er nødvendigt, herunder grundlæggende viden om førstehjælp, navnlig hjertelungeredning

iii) sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjet og dets belæsning og befordrede personer

iv) viden om sikkerhedsaspekter vedrørende køretøjer, der anvender alternative drivmidler

f) nødvendige forsigtighedsregler ved udstigning af køretøjet, herunder at sikre, at det er sikkert at åbne køretøjets dør, og at dette ikke vil skabe fare for andre trafikanter såsom fodgængere, cyklister og mikromobilitetsbrugere

g) mekaniske aspekter, som påvirker trafiksikkerheden; ansøgere skal kunne opdage de mest almindelige fejl, især ved styretøj, hjulophæng og bremser, dæk, lygter og retningsvisere, refleksanordninger, førerspejle, forrude og vinduesviskere, udstødningssystemet, sikkerhedsseler og lydsignalapparater

h) køretøjssikkerhedsudstyr, navnlig brug af sikkerhedsseler, nakkestøtter og sikkerhedsudstyr til børn

i) opladning af elektriske køretøjer

j) regler og aspekter vedrørende anvendelse af køretøjer i relation til miljøet, herunder for så vidt angår elektriske køretøjer: hensigtsmæssig brug af lydsignalapparater, moderat brændstofforbrug eller energiforbrug, begrænsning af emissioner (drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikropartikler fra dæk- bremse- og vejslid osv.)

k) fordele, begrænsninger og risici forbundet med avancerede førerstøttesystemer og automatiske køresystemer. Betydningen af forskellene mellem dem og sikker brug heraf samt interaktion med føreren, førerens forpligtelser, og hvordan systemerne kan påvirke førerens bevidsthed og adfærd. Dette omfatter systemernes tekniske anvendelsesområde, muligheden for anmodninger om at overtage styringen, som systemerne genererer, og førerens fortsat bestående forpligtelser, mens systemerne er aktive.

3. Særlige bestemmelser for kategori A1, A2 og A

Obligatorisk kontrol af generel viden om:

a) anvendelse af beskyttende udstyr såsom handsker, støvler, beklædning og styrthjelm

b) motorcyklisters synlighed for andre trafikanter

c) risikofaktorer i forbindelse med forskellige vejforhold som nævnt i punkt 2, litra c), med særlig opmærksomhed rettet mod glatte overflader såsom kloakdæksler, vejmarkeringer såsom linjer og pile samt sporvognsskinner

d) mekaniske aspekter i forbindelse med trafiksikkerhed, som fastsat i punkt 2, litra g), med særlig opmærksomhed rettet mod nødstopkontakt, oliestand og kæde.

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

1) Obligatorisk kontrol af generel viden om:

a) køre- og hviletidsbestemmelserne som defineret i forordning (EF) nr. 561/2006 og anvendelse af kontrolapparatet defineret i forordning (EU) nr. 165/2014

b) regler for den pågældende transporttype: varer eller passagerer

c) køretøjs- og transportdokumenter, som kræves ved national og international godskørsel og personbefordring

d) forholdsregler i tilfælde af en ulykke; viden om foranstaltninger, der skal træffes efter en ulykke eller lignende, herunder nødhjælp såsom evakuering af passagerer og grundlæggende kendskab til førstehjælp

e) forholdsregler ved afmontering og montering af hjul

f) bestemmelser vedrørende køretøjsvægt og -dimensioner samt regler for hastighedsbegrænsere

g) retardersystemers formål og anvendelse

h) hindring af synsfeltet som følge af køretøjskarakteristika, navnlig med hensyn til opdagelse af bløde trafikanter foran og på siden af køretøjet

i) (valgfrit) læsning af vejkort og planlægning af rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer

j) sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjslæsning: kontrol af lasten (placering og fastgørelse), problemer med forskellige typer last (f.eks. væsker og hængende last etc.), læsning og aflæsning af varer samt anvendelse af læsseudstyr (kun kategori C, CE, C1 og C1E)

k) førerens ansvar ved befordring af passagerer, passagerers komfort og sikkerhed, navnlig personer med handicap eller nedsat mobilitet, befordring af børn og nødvendig kontrol før kørsel; alle slags busser bør indgå i den teoretiske prøve, såsom busser til offentlig transport, langtursbusser og busser med særlige dimensioner (kun kategori D, DE, D1 og D1E)

l) medlemsstaterne kan fritage ansøgere for kørekort til kategori C1- eller C1E-køretøjer, der falder uden for anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 165/2014, fra at demonstrere viden om de emner, der er anført i punkt 4, nr. 1), litra a)-c).

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

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

b) smøring og frostsikring

c) principperne for opbygning, montering, korrekt anvendelse og vedligeholdelse af dæk

d) principperne for typerne af bremsesystemer og hastighedsbegrænsere og deres funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse samt betjening af blokeringsfri bremser

e) principperne for typerne af sammenkoblingssystemer og deres funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse, herunder de forskellige koblingsmekanismer mellem påhængskøretøjer og lastbiler, idet der tages hensyn til sættevognskoblingen for leddelte køretøjer (for sættevogne) og trækstangskoblingen for påhængskøretøjer med trækstang (stiv lastbil), samt standardprocedurerne og protokollerne for til- og frakobling af påhængskøretøjer fra lastbiler, mens disse koblingsmekanismer anvendes (kun kategori CE og DE)

f) metode til fejlfinding ved driftsfejl

g) forebyggende vedligeholdelse af køretøjer og nødvendige løbende reparationer

h) førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods ifølge de aftalte betingelser (kun kategori C og CE).

Titel B

PRØVE I FÆRDIGHEDER OG ADFÆRD

5. Køretøjet og dets udstyr

1) Køretøjets gearkasse

a) Kørsel med et køretøj med manuelt gear er betinget af en bestået prøve i færdigheder og adfærd i et køretøj med manuelt gear.

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

b) Køretøjer, der ikke opfylder kriterierne i punkt 5, nr. 1), litra a), betragtes som at have automatgear.

Hvis en ansøger går op til prøven i færdigheder og adfærd i et køretøj med automatgear, anføres dette på et kørekort, som udstedes på grundlag af prøven, med den relevante EU-kode, der er anført i bilag I, del E, uden at dette dog berører punkt 5, nr. 1), litra c). Kørekort med denne angivelse må kun benyttes til kørsel med køretøjer med automatgear.

Den EU-kode, der er beskrevet i andet afsnit, anføres ikke på eller fjernes efterfølgende fra et kørekort i kategori A1, A2, A, B1, B eller BE, hvis ansøgeren eller indehaveren består en særlig prøve i færdigheder og adfærd eller gennemfører en særlig uddannelse, hvilket kan ske før eller efter prøven i færdigheder og adfærd i et køretøj med automatgear.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:

i) godkende og føre tilsyn med den særlige uddannelse, som kan være en del af den generelle køreuddannelse, eller

ii) afholde den særlige prøve i færdigheder og adfærd.

Køretøjer, der anvendes til den uddannelse eller prøve, der er omfattet af dette punkt, skal være forsynet med manuel gearkasse og skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har ansøgt om.

Uddannelsen skal omfatte alle de aspekter, der er omhandlet i dette bilags punkt 6 eller 7, idet der lægges særlig vægt på betjeningen af køretøjets gearkasse. Alle deltagere skal gennemføre de praktiske dele af uddannelsen og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej. Uddannelsens varighed skal være mindst syv timer.

Varigheden af prøven i færdigheder og adfærd og den tilbagelagte afstand skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er fastsat i dette bilags punkt 6 eller 7, idet der lægges særlig vægt på betjeningen af køretøjets gearkasse.

c) Særlige bestemmelser vedrørende køretøjer i kategori BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E

Medlemsstaterne kan beslutte, at der ikke anføres begrænsninger på kørekortet for kategori BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- eller D1E-køretøjer med automatgear omhandlet i punkt 5, nr. 1), litra b), hvis ansøgeren allerede har kørekort uden den begrænsning, der er fastsat i litra b), i mindst én af kategorierne B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E og under prøven i færdigheder og adfærd er blevet prøvet i de handlinger, der er beskrevet i punkt 8, nr. 4).

2) Køretøjer, der anvendes til prøver i færdigheder og adfærd, skal opfylde de mindstekriterier, der er omhandlet i dette punkt. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere kriterier eller tilføje andre kriterier. Medlemsstaterne kan for kategori A1-, A2- og A-køretøjer, der anvendes til prøver i færdigheder og adfærd, anvende en tolerance på 5 cm^3 under det mindste påkrævede slagvolumen.

a) Kategori A1:

Motorcykel i kategori A1 uden sidevogn med en maksimal motoreffekt på 11 kW og med et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h.

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

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

b) Kategori A2:

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

Hvis motorcyklen er drevet af en forbrændingsmotor, skal dens slagvolumen være mindst 250 cm^3.

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

c) Kategori A:

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

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

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

d) Kategori B:

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

e) Kategori BE:

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

f) Kategori B1:

Quadricykel med motor, som kan opnå en hastighed på mindst 60 km/h, eller, hvis kørekortet giver ret til at føre køretøjer omhandlet i artikel 9, stk. 4, første afsnit, litra c), skal det køretøj, der anvendes i prøver i færdigheder og adfærd, opfylde de betingelser, der er anført i nævnte litra.

g) Kategori C:

Køretøj i kategori C med en tilladt totalmasse på mindst 12 000 kg, en længde på mindst 8 m og en bredde på mindst 2,4 m, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med blokeringsfri bremser og udstyret med kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så bred og høj som førerkabinen; køretøjet skal have en faktisk totalmasse på mindst 10 000 kg.

h) Kategori CE:

Enten et leddelt køretøj eller en enhed bestående af et kategori C-prøvekøretøj og et påhængskøretøj, som er mindst 7,5 m lang; både det leddelte køretøj og enheden skal have en tilladt totalmasse på mindst 20 000 kg, en længde på mindst 14 m og en bredde på mindst 2,4 m og skal kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/h samt have blokeringsfri bremser og være udstyret med kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så bred og høj som førerkabinen; både det leddelte køretøj og enheden skal have en faktisk totalmasse på mindst 15 000 kg; det anbefales som god praksis, at køretøjet udstyres med sættevognskobling og en gearkasse med mindst otte gear til fremadkørsel.

i) Kategori C1:

Køretøj i kategori C1 med en tilladt totalmasse på mindst 4 000 kg og en længde på mindst 5 m, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med blokeringsfri bremser og udstyret med kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så bred og høj som førerkabinen; når kandidaten ikke skal prøves i sin evne til at anvende kontrolapparat, behøver køretøjet ikke være udstyret med kontrolapparat.

j) Kategori C1E:

Enhed bestående af et kategori C1-prøvekøretøj og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1 250 kg; enheden skal være mindst 8 m lang og kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/h; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så bred og høj som førerkabinen; den lukkede vognkasse kan alternativt være lidt smallere end førerkabinen, under forudsætning af at udsyn bagud kun er muligt ved brug af de udendørs bakspejle på motorkøretøjet; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

k) Kategori D:

Køretøj i kategori D med en længde på mindst 10 m og en bredde på mindst 2,4 m, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med blokeringsfri bremser og udstyret med kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014.

l) Kategori DE:

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

m) Kategori D1:

Køretøj i kategori D1 med en tilladt totalmasse på mindst 4 000 kg og en længde på mindst 5 m, og som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/h; med blokeringsfri bremser og udstyret med kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014.

n) Kategori D1E:

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

6. Færdigheder og adfærd vedrørende kategori A1, A2 og A, som skal prøves

1) Forberedelse og teknisk kontrol af køretøjet af betydning for trafiksikkerheden

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

a) tilpasning af beskyttende udstyr såsom handsker, støvler, beklædning og styrthjelm

b) foretagelse af vilkårlig kontrol af tilstanden af dæk, bremser, styretøj, nødstopkontakt, (hvis muligt), kæde, oliestand, lygter, refleksanordninger, retningsvisere og lydsignalapparater.

2) Særlige manøvrer af betydning for trafiksikkerheden, som skal prøves

a) slå motorcyklens støtteben til og fra samt trække den uden brug af motor ved at gå ved siden af køretøjet

b) parkere motorcyklen ved at anbringe den på støttebenet

c) mindst to manøvrer, som skal udføres ved lav hastighed, herunder en slalommanøvre; dette sigter mod at efterprøve håndtering af gashåndtag, bremse, balance, orienteringsevne, placering på motorcyklen og føddernes placering på fodhvilerne; hvis prøven tages på en motorcykel med manuelt gear, skal det ske sammen med håndtering af koblingen

d) mindst to manøvrer, som skal udføres ved højere hastighed, hvoraf mindst én manøvre skal udføres ved en hastighed på mindst 30 km/h, og én manøvre med henblik på at undvige en forhindring skal udføres ved en hastighed på mindst 50 km/h; dette sigter mod at efterprøve placering på motorcyklen, orienteringsevne, balance og styreteknik. Hvis prøven tages på en motorcykel med manuelt gear, skal én manøvre udføres i andet eller tredje gear; dette sigter mod at efterprøve gearskiftteknik

e) bremsning: der skal gennemføres mindst to bremsemanøvrer, herunder en nødbremsning ved en hastighed på mindst 50 km/h; dette sigter mod at efterprøve håndtering af for- og baghjulsbremse, orienteringsevne og placering på motorcyklen

f) foretage en U-vending, hvis det er muligt.

3) Adfærd i trafikken

Ansøgeren skal på betryggende vis foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af alle nødvendige forsigtighedsregler:

a) forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken og køre ud fra en udkørsel

b) køre på lige vejstrækninger og passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager

c) køre rundt om hjørner

d) kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger

e) ændre retning, herunder passende brug af blinklys, svinge til højre og venstre samt skifte vognbane

f) køre ind på/ud fra motorvej eller lignende, noget sådan findes: tilkørsel i accelerationssporet og frakørsel i decelerationssporet

g) overhaling/forbikørsel: overhale andre trafikanter, herunder bløde trafikanter, hvis det er muligt; kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; blive overhalet af anden trafik og foregribe andre køretøjers blinde vinkler, hvis det er relevant

h) særlige vejelementer, hvis de findes: rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns- og busstoppesteder, fodgængerovergange, cykelstier, udvise behørig opmærksomhed; op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger; tunneler

i) reagere på og foregribe farlige situationer; som undtagelse fra forpligtelsen til at udføre manøvrerne i normale trafiksituationer skal manøvrerne kun udføres, når der ved et tilfælde opstår en farlig situation; alternativt kan simulatorer bruges til at prøve disse færdigheder

j) iagttage de nødvendige forsigtighedsregler, når køretøjet forlades.

7. Færdigheder og adfærd vedrørende kategori B, B1 og BE, som skal prøves

1) Forberedelse og teknisk kontrol af køretøjet af betydning for trafiksikkerheden

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

a) nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling

b) regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes

c) kontrol af, at dørene er lukkede

d) foretagelse af vilkårlig kontrol af tilstanden af dæk, styretøj, bremser, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske og sprinklervæske), lygter, refleksanordninger, retningsvisere og lydsignalapparater

e) kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende køretøjslæsning: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori BE)

f) kontrol af koblingsmekanismen, bremser og elektriske forbindelser (kun kategori BE).

2) Kategori B og B1: særlige manøvrer af betydning for trafiksikkerheden, som skal prøves

Et udvalg af følgende manøvrer skal prøves (mindst to manøvrer for de fire punkter, herunder en manøvre i bakgear):

a) bakke ligeud eller bakke højre eller venstre rundt om et hjørne og samtidig forblive i den rigtige vognbane

b) vende køretøjet ved at køre frem og bakke

c) parkere køretøjet og forlade en parkeringsplads (parallelt, skråt eller vinkelret ved at køre frem eller bakke på jævn og på stigende og faldende vej)

d) foretage præcis opbremsning; en hård nødbremsning er dog frivillig.

3) Kategori BE: særlige manøvrer af betydning for trafiksikkerheden, som skal prøves:

a) sammenkoble og frakoble eller frakoble og sammenkoble bil og påhængskøretøj; i denne manøvre skal det trækkende køretøj og påhængskøretøjet stå side om side, dvs. ikke på linje

b) bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne

c) parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning.

4) Adfærd i trafikken

Ansøgeren skal på betryggende vis foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af alle nødvendige forsigtighedsregler:

a) forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken og køre ud fra en udkørsel

b) køre på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager

c) køre rundt om hjørner

d) kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger

e) ændre retning med passende brug af blinklys: svinge til højre og venstre samt skifte vognbane

f) køre ind på og ud fra motorvej eller lignende, hvis noget sådan findes: tilkørsel i accelerationssporet og frakørsel i decelerationssporet

g) overhaling og forbikørsel: overhale andre trafikanter, herunder bløde trafikanter, og foregribe blinde vinkler, hvis det er muligt; kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; blive overhalet af anden trafik, hvis det er relevant

h) uafhængig kørsel efter færdselstavler, hvis det er muligt

i) særlige vejelementer, hvis de findes: rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns- og busstoppesteder, fodgængerovergange, cykelstier, udvise behørig opmærksomhed; op- og nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger; tunneler

j) indstigning i og udstigning af køretøjet, herunder sørge for, at det er sikkert at åbne køretøjets dør, og at dette ikke vil skabe fare for andre trafikanter såsom fodgængere, cyklister og mikromobilitetsbrugere, med særlig vægt på at åbne døren med den hånd, der er længst væk fra døren

k) reagere på og foregribe farlige situationer; som undtagelse fra forpligtelsen til at udføre manøvrerne i normale trafiksituationer skal manøvrerne kun udføres, når der ved et tilfælde opstår en farlig situation; alternativt kan simulatorer bruges til at prøve disse færdigheder.

8. Færdigheder og adfærd vedrørende kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, som skal prøves

1) Forberedelse og teknisk kontrol af køretøjet af betydning for trafiksikkerheden

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

a) nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling

b) regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes

c) vilkårlig kontrol af tilstanden af dæk, styretøj, bremser, lygter, refleksanordninger, retningsvisere og lydsignal-apparater

d) kontrollere servobremser og servostyring; kontrollere tilstanden af hjul, hjulbolte, stænklapper, forrude, vinduer og vinduesviskere samt væsker (f.eks. motorolie, kølervæske og sprinklervæske); kontrollere og anvende instrumentbræt, herunder kontrolapparat som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014. Sidstnævnte krav gælder ikke for ansøgere om kørekort til et kategori C1- eller C1E-køretøj, der ikke hører under anvendelsesområdet for nævnte forordning

e) kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og hjulophæng

f) kontrollere sikkerhedsfaktorer vedrørende køretøjslæsning: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, læssemekanisme, hvis den findes, sikring af førerhus i låst stilling, hvis det findes, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori C, CE, C1 og C1E)

g) kontrollere koblingsmekanismen, bremser og elektriske forbindelser (kun kategori CE, C1E, DE og D1E)

h) være i stand til at træffe særlige køretøjssikkerhedsforanstaltninger; kontrollere vognkassen, døre, nødudgange, førstehjælpsudstyr, brandslukningsudstyr og andet sikkerhedsudstyr (kun kategori D, DE, D1 og D1E)

i) (valgfrit) læse et vejkort og planlægge rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer.

2) Kørsel med trækkende køretøj uden påhængskøretøj (kun kategori C1E, CE, D1E og DE)

Hvis føreren ikke allerede har ret til at føre køretøjer i henholdsvis kategori C1, C, D1 og D, skal evnen til at føre et trækkende køretøj sikres før kørsel i trafikken med et tilkoblet påhængskøretøj.

3) Særlige manøvrer af betydning for trafiksikkerheden, som skal prøves

a) sammenkoble og frakoble eller frakoble og sammenkoble bil og påhængskøretøj; i denne manøvre skal det trækkende køretøj og påhængskøretøjet stå side om side, dvs. ikke på linje (kun kategori CE, C1E, DE og D1E)

b) bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne

c) foretage en U-vending, hvis det er muligt

d) parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning ved en læsserampe, platform eller lignende (kun kategori C, CE, C1 og C1E)

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

4) Adfærd i trafikken

Ansøgeren skal på betryggende vis foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af alle nødvendige forsigtighedsregler:

a) forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken og køre ud fra en udkørsel

b) køre på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager

c) køre rundt om hjørner

d) kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger

e) retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane

f) køre ind på og ud fra motorvej eller lignende, hvis noget sådan findes: tilkørsel i accelerationssporet og frakørsel i decelerationssporet

g) overhaling og forbikørsel: overhale andre trafikanter, herunder bløde trafikanter, og foregribe blinde vinkler (hvis det er muligt); køre langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; blive overhalet af anden trafik (hvis det er relevant)

h) særlige vejelementer, hvis de findes: rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns- og busstoppesteder, fodgængerovergange, cykelstier, udvise behørig opmærksomhed; op- og nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger; tunneler

i) reagere på og foregribe farlige situationer; som undtagelse fra forpligtelsen til at udføre manøvrerne i normale trafiksituationer skal manøvrerne kun udføres, når der ved et tilfælde opstår en farlig situation; alternativt kan simulatorer bruges til at prøve disse færdigheder

j) indstigning i og udstigning af køretøjet, herunder sørge for, at det er sikkert at åbne køretøjets dør, og at dette ikke vil skabe fare for andre trafikanter såsom fodgængere, cyklister og mikromobilitetsbrugere.

5) Sikker og energieffektiv kørsel

Kørsel på en måde, som er sikker, og som mindsker brændstof- eller energiforbruget og emissionerne under acceleration, deceleration samt kørsel op og ned ad bakke (miljøvenlig kørsel).

9. Bedømmelse af prøven i færdigheder og adfærd

1) For alle de kørselssituationer, der er omhandlet i punkt 6, 7 og 8, skal bedømmelsen afspejle den grad af ubesvær, hvormed ansøgeren benytter køretøjets betjeningsmuligheder, og vedkommendes evne til på betryggende vis at køre i trafikken. Hele prøven skal give den prøvesagkyndige indtryk af sikkerhed. Kørselsfejl og farlig adfærd, som bringer prøvekøretøjets, passagerernes eller andre trafikanters umiddelbare sikkerhed i fare, medfører, uanset om de kræver indgreb fra den prøvesagkyndiges eller ledsagerens side, at prøven ikke bestås. Den prøvesagkyndige kan imidlertid frit afgøre, om prøven i færdigheder og adfærd skal fuldføres eller ikke.

Køreprøvesagkyndige skal uddannes til at foretage en korrekt bedømmelse af ansøgeres evne til at køre sikkert. Et af medlemsstaten godkendt organ, som opfylder kravene i bilag IV, punkt 4, nr. 1, litra e), skal overvåge og føre tilsyn med køreprøvesagkyndiges arbejde med henblik på at sikre en korrekt og konsekvent bedømmelse af fejl i overensstemmelse med de i dette bilag fastsatte normer.

2) Ved bedømmelsen bør en køreprøvesagkyndig være særligt opmærksomme på, om en ansøger udviser defensiv og social kørselsadfærd. Dette skal afspejle den generelle kørestil, og den køreprøvesagkyndige bør tage dette i betragtning ved sin samlede bedømmelse af ansøgerens kørsel. Denne skal omfatte tilpasset og resolut (dvs. sikker) kørsel, som tager hensyn til vej- og vejrforhold, anden trafik og andre trafikanters interesser, især bløde trafikanter, og ansøgerens forudseenhed.

3) Den køreprøvesagkyndige bedømmer endvidere ansøgeren på følgende punkter:

a) beherskelse af køretøjet under hensyntagen til: rigtig anvendelse af sikkerhedsseler, førerstøttesystemer og automatiske køresystemer, førerspejle og nakkestøtter; sæde; rigtig anvendelse af lygter og andet udstyr; rigtig betjening, hvor det er relevant, af kobling, gear, speeder, bremser (herunder tredje bremsesystem, hvis det findes) og styretøj; beherskelse af køretøjet under forskellige forhold og ved forskellige hastigheder; stabil placering på vejen; 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 undgåelse af hårde opbremsninger)

b) økonomisk, sikker og energieffektiv kørsel under hensyntagen til omdrejningstal, gearskift, bremsning og acceleration (kun kategori B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E)

c) overholdelse af reglerne for orienteringsevne: i alle retninger, rigtig anvendelse af spejle samt observation på langt, mellemlangt og nært hold

d) overholdelse af vigepligtsregler: overholde vigepligt ved korsveje, vejkryds og forgreninger; vigepligt i andre situationer (f.eks. ved retningsskift, vognbaneskift og særlige manøvrer)

e) korrekt placering på vejen: rigtig placering på vejen, i vognbaner, i rundkørsler og ved kørsel rundt om hjørner passende til køretøjets type og køreegenskaber; rettidigt positionsskift

f) afstand: holde passende afstand til forankørende og til siden; holde passende afstand fra andre trafikanter, især bløde trafikanter

g) overholdelse af hastighedsgrænser og -anbefalinger: ingen overskridelse af hastighedsgrænserne; tilpasning af farten til vejr- og trafikforhold og i givet fald til nationale hastighedsgrænser; kørsel med en hastighed, som muliggør opbremsning inden for et synligt og frit stykke af vejen; tilpasning af hastigheden til tilsvarende trafikanters generelle hastighed

h) overholde lyssignaler, færdselstavler og andre angivelser: korrekt adfærd ved lyssignaler; adlyde anvisninger fra personer, som dirigerer færdslen; korrekt adfærd ved færdselstavler (forbud eller påbud); passende forholdsregler ved vejafmærkninger

i) tegngivning: give tegn, hvor nødvendigt, på en korrekt og rettidig måde; korrekt angivelse af retning; passende forholdsregler med hensyn til enhver tegngivning fra andre trafikanter

j) beherskelse af bremsning og standsning: deceleration i rette tid, bremsning eller standsning efter omstændighederne; forudseenhed; anvendelse af forskellige bremsesystemer (kun kategori C, CE, D og DE); anvendelse af andre fartbegrænsningssystemer end bremser (kun for kategori C, CE, D og DE).

10. Prøvens varighed

Både prøvens varighed og den afstand, som tilbagelægges, skal være tilstrækkelige til, at de i dette bilags titel B foreskrevne færdigheder og adfærdsformer kan bedømmes. Den tid, der bruges til kørsel på vej, må under ingen omstændigheder være under 25 minutter for kategori A, A1, A2, B, B1 og BE eller 45 minutter for de øvrige kategorier. Denne tid omfatter ikke modtagelse af ansøgeren, forberedelse af køretøjet, teknisk kontrol af køretøjet for så vidt angår trafiksikkerhed, særlige manøvrer, sikring af kompetence i henhold til punkt 8, nr. 2), eller meddelelse om resultatet af den praktiske prøve.

11. Sted for prøven

Den del af prøven, hvor særlige manøvrer bedømmes, kan foregå på en særlig prøvebane. Den del af prøven, hvor adfærd i trafikken bedømmes, skal så vidt muligt finde sted på landeveje, motortrafikveje eller motorveje (eller lignende) samt på alle typer byveje (beboelseskvarterer, områder med 30 og 50 km/h og gennemfartsveje), hvilket skal frembyde de forskellige typer vanskeligheder, som en fører af et motorkøretøj kan komme ud for. Det er også hensigtsmæssigt, at prøven finder sted under forhold med skiftende trafiktæthed. Køretiden på vej skal anvendes optimalt til at bedømme ansøgerens adfærd i alle de forskellige trafikområder, som vedkommende kan komme ud for, med særlig vægt på overgangen mellem områderne.

Del 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 i del I, punkt 1-9, med henblik på at være i stand til:

a) at opfatte og foregribe farer og risici i trafikken og bedømme deres alvor

b) at beherske sit køretøj på tilstrækkelig vis, så farlige situationer ikke skabes, og reagere hensigtsmæssigt, hvis sådanne situationer opstår

c) at overholde færdselsreglerne, især dem, hvis formål er at forhindre trafikulykker og sikre en jævn afvikling af trafikken

d) at opdage større tekniske fejl ved sit køretøj, især fejl, som bringer sikkerheden i fare, og sørge for en hensigtsmæssig afhjælpning heraf

e) at være opmærksom på alle forhold, som påvirker kørselsadfærd (f.eks. alkohol, træthed, nedsat synsevne, brug af elektroniske enheder osv.), således at vedkommende bevarer den fulde brug af de evner, der er nødvendige for at køre sikkert

f) ved hensynsfuld optræden at bidrage til alle trafikanters sikkerhed, navnlig bløde trafikanter

g) at have tilstrækkeligt kendskab til risikofaktorer i forbindelse med cyklister, fodgængere og mikromobilitetsbrugere

h) at have tilstrækkeligt kendskab til sikkerheden i forbindelse med brug af køretøjer, der anvender alternative drivmidler

i) at have tilstrækkeligt kendskab til brug af avancerede førerstøttesystemer og automatiske køresystemer.

Medlemsstaterne kan træffe passende foranstaltninger for at sikre, at førere, som ikke længere besidder de kundskaber og færdigheder og den adfærd, der er beskrevet i del I, punkt 1-9, kan få genopfrisket disse kundskaber og færdigheder og fortsat vil udvise den adfærd, som kræves for at føre et motorkøretøj.

BILAG III

MINDSTEKRAV TIL EGNETHED TIL AT FØRE MOTORKØRETØJ

DEFINITIONER

1. I dette bilag inddeles førere i to grupper:

   Gruppe 1: førere af køretøjer i kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE

   Gruppe 2: førere af køretøjer i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.

   Det kan fastsættes i national ret, at dette bilags krav til førere i gruppe 2 også gælder for førere af køretøjer i kategori B, der anvender deres kørekort i erhvervsmæssigt øjemed (taxaer, ambulancer mv.).

2. Enhver, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, klassificeres i den gruppe, som vedkommende kommer til at tilhøre, når det kørekort, der er ansøgt om, er udstedt eller fornyet.

Titel 1

SYN

3. Enhver, der ansøger om kørekort, skal undergives en passende vurdering med henblik på at sikre, at vedkommendes synsstyrke er tilstrækkeligt god til, at vedkommende kan føre motorkøretøjer, og fastslå, om der er behov for yderligere undersøgelse af personens synsfelt. Er der grund til at nære formodning om, at ansøgerens syn ikke er tilstrækkeligt godt, skal vedkommende undersøges af en kompetent specialist, der er godkendt i henhold til national ret. Ved denne undersøgelse skal der lægges særlig vægt på følgende: synsstyrke, synsfelt, synsevne i tusmørke, følsomhed overfor blænding og kontraster, dobbeltsyn og andre synsfunktioner, som kan bringe sikker kørsel i fare.

   For førere i gruppe 1 kan udstedelse af kørekort overvejes i særlige enkelttilfælde, hvor normen for synsfelt eller synsstyrke ikke kan overholdes, men hvor der er grund til at tro, at udstedelse af kørekort til ansøgeren ikke vil forringe trafiksikkerheden; i sådanne tilfælde skal føreren undersøges af en kompetent specialist, der er godkendt i henhold til national ret, for at påvise, at der ikke foreligger andre nedsættelser af synsfunktionen, herunder blænding, kontrastfølsomhed og synsevne i tusmørke. Føreren eller ansøgeren bør også aflægge en af en kompetent myndighed tilrettelagt praktisk prøve med positivt resultat.

Gruppe 1:

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

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

   Konstateres der, eller gives der oplysning om en fremadskridende øjensygdom, kan kørekort udstedes eller fornyes, på betingelse af at ansøgeren jævnligt undersøges af en kompetent specialist, der er godkendt i henhold til national ret.

2) Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, og som har totalt funktionelt tab af synsevne på det ene øje, eller som kun bruger det ene øje (f.eks. i tilfælde af dobbeltsyn), skal have en synsstyrke på mindst 0,5, om nødvendigt med korrigerende linser. En kompetent specialist, der er godkendt i henhold til national ret, skal attestere, at dette monokulære syn har eksisteret tilstrækkeligt længe til, at vedkommende har vænnet sig til det, samt at synsfeltet på dette øje opfylder kravet i punkt 3, nr. 1).

3) Et nyligt konstateret tilfælde af dobbeltsyn eller tab af synsevne på det ene øje skal efterfølges af en hensigtsmæssig tilpasningsperiode, f.eks. seks måneder, hvor kørsel ikke er tilladt. Efter denne periode må kørsel kun være tilladt, hvis synseksperter og køresagkyndige afgiver positiv udtalelse, og kan være underkastet visse krav eller begrænsninger.

Gruppe 2:

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

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

Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med nedsat følsomhed over for kontraster eller med dobbeltsyn.

Et alvorligt tab af synsevne på det ene øje skal efterfølges af en hensigtsmæssig tilpasningsperiode, f.eks. seks måneder, hvor kørsel ikke er tilladt. Efter denne periode må kørsel kun være tilladt, hvis synseksperter og køresagkyndige afgiver positiv udtalelse, og kan være underkastet visse krav eller begrænsninger.

Titel 2

HØRELSE

4. Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere i gruppe 2 med nedsat hørelse, såfremt der gives en udtalelse fra de kompetente lægelige myndigheder på grundlag af en lægeundersøgelse, der skal tage særligt hensyn til kompensationsmuligheder.

Titel 3

BEVÆGELSESHÆMMEDE

5. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med sygdomme eller funktionsnedsættelser i bevægeapparatet, som gør det farligt, at vedkommende fører motorkøretøj.

Gruppe 1:

1) Der kan efter udtalelse fra en kompetent lægelig myndighed udstedes kørekort med visse begrænsninger til ansøgere eller førere med fysiske handicap. Udtalelsen skal være baseret på en lægelig vurdering af den pågældende sygdom eller funktionsnedsættelse og om nødvendigt på en praktisk prøve. Den skal også angive, hvilken slags ændring af køretøjet der er påkrævet, og om føreren skal anvende ortopædisk protese, hvis det konstateres ved en prøve i færdigheder og adfærd, at kørsel med brug af en sådan protese ikke vil være farlig.

2) Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med en fremadskridende sygdomstilstand, såfremt personen jævnligt undersøges med henblik på at sikre, at vedkommende stadig kan føre køretøjet på betryggende vis.

Kørekort kan udstedes eller fornyes uden krav om regelmæssig lægeundersøgelse, når det fysiske handicap er statisk.

Gruppe 2:

3) Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici og farer, som er forbundet med at føre motorkøretøjer, der er omfattet af definitionen af denne gruppe.

Titel 4

HJERTE-KAR-SYGDOMME

6. Hjerte-kar-problemer eller -sygdomme kan føre til en pludselig svækkelse af hjernefunktionerne, der udgør en fare for trafiksikkerheden. Disse problemer er grund til midlertidig eller permanent begrænsning af kørsel.

1) Hvad angår følgende hjerte-kar-problemer, kan der først udstedes eller fornyes kørekort til ansøgere eller førere i de angivne grupper, når problemet er behandlet effektivt, og betinget af en tilladelse og, hvis det er hensigtsmæssigt, en regelmæssig lægelig vurdering:

a) bradyarytmier (syg sinusknude-syndrom og ledningsforstyrrelser) og takyarytmier (supraventrikulære eller ventrikulære arytmier) med tidligere synkoper eller episoder med synkope, der skyldes arytmogene tilstande (gælder for gruppe 1 og 2).

b) bradyarytmier: syg sinusknude-syndrom og ledningsforstyrrelser med anden grad Mobitz type II AV-blok, tredje grad AV-blok eller vekslende grenblok (gælder kun for gruppe 2)

c) takyarytmier (supraventrikulære eller ventrikulære arytmier) med

i) strukturel hjertesygdom, især vedvarende ventrikulær takykardi (VT) (gælder for gruppe 1 og 2), eller

ii) polymorf ikkevedvarende VT eller med indikation for defibrillator (gælder kun for gruppe 2)

d) symptomer på angina (gælder for gruppe 1 og 2)

e) permanent pacemakerimplantation eller -udskiftning (gælder kun for gruppe 2)

f) defibrillatorimplantation eller -udskiftning eller tilsigtede eller ikketilsigtede stød fra defibrillator (gælder kun for gruppe 1)

g) synkope (synkope er midlertidigt tab af bevidsthed og kropsholdning kendetegnet ved hurtig indtræden og kort varighed samt spontan bedring og skyldes global cerebral hypoperfusion, antageligt refleksmedieret, årsag ukendt, uden tegn på underliggende hjertesygdom) (gælder for gruppe 1 og 2)

h) akut koronar-syndrom (gælder for gruppe 1 og 2)

i) stabil angina, hvis der ikke er symptomer ved let motion (gælder for gruppe 1 og 2)

j) perkutan koronar intervention (PCI) (gælder for gruppe 1 og 2)

k) koronar bypass (CABG) (gælder for gruppe 1 og 2)

l) slagtilfælde eller transitorisk iskæmisk anfald (TIA) (gælder for gruppe 1 og 2)

m) alvorlig carotisstenose (gælder kun for gruppe 2)

n) maksimal diameter af aorta overstiger 5,5 cm (gælder kun for gruppe 2)

o) hjertestop:

i) New York Heart Association (NYHA)klasse I, II og III (gælder kun for gruppe 1)

ii) NYHA-klasse I og II, forudsat at venstre ventrikels ejektionsfraktion er mindst 35 % (gælder kun for gruppe 2)

p) hjertetransplantation (gælder for gruppe 1 og 2)

q) hjertemaskine (gælder kun for gruppe 1)

r) hjerteklapoperation (gælder for gruppe 1 og 2)

s) voldsom hypertension (forhøjelse af systolisk blodtryk til ≥ 180 mmHg eller diastolisk blodtryk til ≥ 110 mmHg forbundet med overhængende fare for eller gradvis organskade) (gælder for gruppe 1 og 2)

t) grad III-hypertension (diastolisk blodtryk ≥ 110 mmHg og/eller systolisk blodtryk ≥ 180 mmHg) (gælder kun for gruppe 2)

u) kongenit hjertesygdom (gælder for gruppe 1 og 2)

v) hypertrofisk kardiomyopati, hvis der ikke er synkope (gælder kun for gruppe 1)

w) langt QT-syndrom med synkope, torsade de pointes eller QTc > 500 ms (gælder kun for gruppe 1).

2) Hvad angår følgende hjerte-kar-problemer, må kørekort ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere i de angivne grupper:

a) defibrillatorimplantation (gælder kun for gruppe 2)

b) perifer vaskulær sygdom — torakal og abdonimal aortaaneurisme, når aortas maksimale diameter er af en sådan størrelse, at der er betydelig risiko for pludselig ruptur og således en pludselig invaliderende hændelse (gælder for gruppe 1 og 2)

c) hjertestop:

i) NYHA-klasse IV (gælder kun for gruppe 1)

ii) NYHA-klasse III og IV (gælder kun for gruppe 2)

d) hjertemaskiner (gælder kun for gruppe 2)

e) hjerteklapsygdom med aortainsufficiens, aortastenose, mitralinsufficiens eller mitralstenose, hvis funktionsdygtigheden skønnes at være NYHA klasse IV, eller hvis der har været episoder med synkope (gælder kun for gruppe 1)

f) hjerteklapsygdom i NYHA-klasse III eller IV eller med ejektionsfraktion (EF) på mindre end 35 %, mitralstenose og alvorlig pulmonal hypertension eller med alvorlig ekkokardiografisk aortastenose eller aortastenose, der medfører synkope, undtagen fuldstændig asymptomatisk alvorlig aortastenose, hvis kravene vedrørende arbejds-ekg er opfyldt (gælder kun for gruppe 2)

g) strukturelle og elektriske kardiomyopatier — hypertrofisk kardiomyopati med tidligere synkope, eller hvor to eller flere af følgende tilstande er til stede: tykkelse af venstre ventrikels væg > 3 cm, ikkevedvarende ventrikulær takykardi, en familiehistorie med tilfælde af pludselig død (førstegradsslægtning) og ingen forøgelse af blodtrykket ved motion (gælder kun for gruppe 2)

h) langt QT-syndrom med synkope, torsade de pointes og QTc > 500 ms (gælder kun for gruppe 2)

i) Brugadassyndrom med synkope eller afværget pludselig hjertedød (gælder for gruppe 1 og 2).

Kørekort kan udstedes eller fornyes i særlige tilfælde, hvis det er behørigt begrundet i en lægelig udtalelse og er genstand for regelmæssige lægelige vurderinger, der foretages af en kompetent lægelig myndighed, som sikrer, at personen stadig er i stand til at føre et køretøj på sikker vis under hensyntagen til virkningerne af den medicinske tilstand.

3) Andre kardiomyopatier

Risikoen for pludselige invaliderende hændelser skal vurderes for ansøgere eller førere med velbeskrevne kardiomyopatier (f.eks. arytmogen højre ventrikulær kardiomyopati, noncompaction kardiomyopati, katekolaminerg polymorf ventrikulær takykardi og kort QT-syndrom) eller nye kardiomypatier, der måtte blive opdaget. Der kræves en omhyggelig specialistvurdering. Der skal tages højde for den specifikke kardiomypatis forhold.

4) Medlemsstaterne kan begrænse udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere eller førere med andre hjerte-kar-sygdomme.

Titel 5

SUKKERSYGE

7. I forbindelse med følgende punkter gælder følgende definitioner:

»alvorlig hypoglykæmi«: tilstand, der kræver bistand fra en anden person

»recidiverende alvorlig hypoglykæmi«: andet alvorlige tilfælde af hypoglykæmi inden for en periode på 12 måneder.

Gruppe 1:

1) Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere med sukkersyge. Når disse personer behandles med medicin med lav risiko for hypoglykæmi, skal de underkastes regelmæssig lægeundersøgelse, der foretages af en kompetent lægelig myndighed, afpasset efter hvert tilfælde. Når personerne behandles med medicin med stor risiko for hypoglykæmi, der kan have konsekvenser for deres egnethed til at føre motorkøretøj, skal de underkastes en lægelig udtalelse af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og regelmæssig lægeundersøgelse afpasset efter hvert tilfælde, men med højst ti års mellemrum.

2) En ansøger eller fører med sukkersyge, som behandles med medicin, der medfører risiko for fremkaldelse af hypoglykæmi, skal påvise, at vedkommende forstår risikoen i forbindelse med hypoglykæmi og er i stand til at kontrollere tilstanden på en tilfredsstillende måde.

Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med utilstrækkelig erkendelse af hypoglykæmi.

Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere, der lider af recidiverende alvorlig hypoglykæmi, medmindre det understøttes af en lægelig udtalelse og regelmæssig lægeundersøgelse af en kompetent lægelig myndighed. Hvad angår recidiverende alvorlig hypoglykæmi i vågen tilstand, må der ikke udstedes eller fornyes kørekort i tre måneder efter den seneste episode.

Kørekort kan udstedes eller fornyes i særlige tilfælde, hvis det er behørigt begrundet i en lægelig udtalelse og er genstand for regelmæssige lægelige vurderinger, der foretages af en kompetent lægelig myndighed, som sikrer, at personen stadig er i stand til at føre et køretøj på sikker vis under hensyntagen til virkningerne af den medicinske tilstand.

Gruppe 2:

3) Det kan overvejes, om der skal udstedes eller fornyes kørekort til ansøgere eller førere i gruppe 2 med sukkersyge. Når disse personer behandles med medicin, der medfører risiko for fremkaldelse af hypoglykæmi, dvs. insulin og visse tabletter, gælder følgende kriterier:

a) Der må ikke have været tilfælde af hypoglykæmi inden for de seneste 12 måneder.

b) Føreren skal være fuldt bevidst om tilstedeværelsen af hypoglykæmi.

c) Føreren skal være i stand til at foretage tilfredsstillende kontrol af blodsukkerniveauet ved regelmæssig kontrol med tekniske hjælpemidler mindst to gange om dagen og på tidspunkter, som er relevante for kørsel.

d) Føreren skal påvise, at vedkommende forstår risikoen i forbindelse med hypoglykæmi.

e) Der må ikke være andre udelukkende komplikationer i forbindelse med sukkersyge.

I disse tilfælde bør udstedelse eller fornyelse af kørekort desuden være betinget af en positiv udtalelse og genstand for regelmæssig lægeundersøgelse, der foretages af en kompetent lægelig myndighed som foretages med højst tre års mellemrum.

4) Et alvorligt tilfælde af hypoglykæmi, selv i vågen tilstand, der ikke har forbindelse med kørsel, skal indberettes og give anledning til genvurdering af køretilladelsen.

Titel 6

NERVESYGDOMME OG OBSTRUKTIVT SØVNAPNØSYNDROM

8. Følgende regler gælder for ansøgere med nervesygdomme og obstruktivt søvnapnøsyndrom.

Titel 7

NERVESYGDOMME

1) Kørekort kan hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med en alvorlig nervesygdom, medmindre ansøgningen støttes af en positiv lægelig udtalelse af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson.

Neurologiske forstyrrelser forbundet med udviklingsmæssige tilstande, sygdomme samt medicinske eller kirurgiske indgreb, der påvirker det centrale eller perifere nervesystem, og som fører til kognitive, adfærdsmæssige, sensoriske eller motoriske funktionsnedsættelser og påvirker evner eller funktion, balance og koordinering, skal tages i betragtning i overensstemmelse hermed for så vidt angår deres funktionelle virkninger på kørsel. Risici for fortsat funktionsnedsættelse og manglende overholdelse af behandling skal tages i betragtning. Kørekort kan i sådanne tilfælde udstedes eller fornyes, på betingelse af at der jævnligt foretages en vurdering, hvis der er risiko for forværring.

Titel 8

OBSTRUKTIVT SØVNAPNØSYNDROM

2) I forbindelse med følgende punkter gælder følgende definitioner:

»moderat obstruktivt søvnapnøsyndrom«: et antal apnøer og hypopnøer pr. time (AHI) på mellem 15 og 29

»svært obstruktivt søvnapnøsyndrom«: et AHI på 30 eller mere; begge er forbundet med overdreven dagtræthed.

3) Ansøgere eller førere, som formodes at lide af moderat eller svært obstruktivt søvnapnøsyndrom, skal søge yderligere lægerådgivning af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson, inden de kan få udstedt eller fornyet et kørekort. De kan rådes til at undlade kørsel, indtil diagnosen er bekræftet.

4) Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med moderat eller svært obstruktivt søvnapnøsyndrom, hvis de med en lægelig udtalelse af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson kan dokumentere, at de har tilstrækkelig kontrol over deres tilstand og følger en passende behandling, og eventuelt at deres træthed forbedres.

5) Ansøgere eller førere med moderat eller svært obstruktivt søvnapnøsyndrom, som er i behandling, skal underkastes lægeundersøgelse med jævne mellemrum, der ikke overstiger tre år for førere i gruppe 1 og ét år for førere i gruppe 2, med henblik på at fastslå, i hvor høj grad de følger behandlingen, om de har behov for at fortsætte behandlingen, og af hensyn til god overvågningspraksis.

Titel 9

EPILEPSI

9. Epileptiske anfald og andre pludselige bevidsthedsforstyrrelser udgør en alvorlig fare for trafiksikkerheden, hvis de indtræffer, mens en person fører motorkøretøj.

I forbindelse med følgende punkter gælder følgende definitioner:

»epilepsi«: en medicinsk tilstand, hvor den pågældende har haft to eller flere epileptiske anfald inden for et tidsrum på under fem år

»provokeret epileptisk anfald«: et anfald, der skyldes en kendt årsag, som kan undgås.

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

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

Gruppe 1:

1) Udstedelse af kørekort til førere i gruppe 1 med epilepsi underkastes en løbende kørekortsvurdering, indtil førerne har været anfaldsfri i mindst fem år.

Hvis ansøgere eller førere lider af epilepsi, og indtil vedkommende har været anfaldsfri i mindst fem år, anses kriterierne for udstedelse af et ubetinget kørekort for ikke at være opfyldt.

2) Provokeret epileptisk anfald: Ansøgere, der har en sådan helbredstilstand som følge af en kendt udløsende faktor, som sandsynligvis ikke vil opstå under kørsel, kan individuelt erklæres egnede til at køre på grundlag af en neurologisk udtalelse. Hvis det er relevant, skal vurderingen være i overensstemmelse med andre relevante Titler, f.eks. i tilfælde af alkohol eller anden ledsagesygdom.

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

4) Andre tab af bevidsthed: Tab af bevidsthed vurderes på grundlag af risikoen for gentagelse under kørsel.

5) Epilepsi: Ansøgere eller førere kan erklæres egnede til at køre efter ét år uden yderligere anfald.

6) Anfald udelukkende i sovende tilstand: Ansøgere eller førere, der kun har haft anfald i sovende tilstand, kan erklæres egnede til at køre, så længe dette anfaldsmønster er blevet bekræftet for en periode, der ikke må være kortere end den anfaldsfrie periode, som gælder for epilepsi. Hvis der forekommer anfald i vågen tilstand, skal der gå ét år uden yderligere anfald, før der kan udstedes kørekort.

7) Anfald uden påvirkning af bevidstheden eller evnen til at handle: Ansøgere eller førere, der aldrig har haft andre anfald end anfald, som beviseligt hverken har påvirket bevidstheden eller medført funktionsnedsættelse, kan erklæres egnede til at køre, hvis dette anfaldsmønster er blevet bekræftet for en periode, der ikke må være kortere end den anfaldsfrie periode, som gælder for epilepsi. Hvis der forekommer anfald af anden art, skal der gå ét år uden nogen yderligere anfald, før der kan udstedes kørekort.

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

9) Efter et operativt indgreb til behandling af epilepsi, kan førere eller ansøgere blive erklæret egnede til at køre efter et år uden yderligere anfald.

Gruppe 2:

10) Ansøgeren eller føreren må ikke have modtaget medicin mod epilepsi i den krævede anfaldsfrie periode. Der skal have været en passende lægelig opfølgning. En omfattende neurologisk undersøgelse skal have vist, at der hverken er en relevant cerebral patologi eller epileptiform aktivitet ved elektroencefalografi (EEG). Der skal udføres EEG og foretages en passende neurologisk vurdering efter den akutte episode.

11) I tilfælde af et provokeret epileptisk anfald, der skyldes en identificerbar årsag, skal der forelægges en positiv neurologisk rapport, som dokumenterer en anfaldsfri periode på mindst ét år og indeholder en elektroencefalografisk vurdering. Der skal tages hensyn til andre Titler. I tilfælde af strukturelle hjernelæsioner med øget risiko for indtræden af epileptiske anfald vurderes deres omfang i en neurologisk rapport.

12) Første eller enkeltstående uprovokeret anfald: Ansøgere eller førere, der har haft et første uprovokeret epileptisk anfald, kan erklæres egnede til at køre, når der er gået fem år uden yderligere anfald og uden indtagelse af medicin mod epilepsi, hvis der er foretaget en hensigtsmæssig neurologisk vurdering. De lægelige myndigheder kan tillade ansøgere eller førere med anerkendte gode prognoseindikatorer at køre tidligere.

13) Andre tab af bevidsthed: Tab af bevidsthed vurderes på grundlag af risikoen for gentagelse under kørsel.

14) Epilepsi: Der skal være gået ti år uden anfald og uden indtagelse af medicin mod epilepsi. Nationale myndigheder kan tillade ansøgere eller førere med anerkendte gode prognoseindikatorer at køre tidligere. Dette gælder også unge med epilepsi.

Visse forstyrrelser, f.eks. arteriovenøs misdannelse eller intracerebral blødning, medfører øget risiko for anfald, selv hvis der endnu ikke er forekommet anfald. I en sådan situation skal en kompetent lægelig myndighed foretage en vurdering.

Titel 10

PSYKISKE FUNKTIONSNEDSÆTTELSER

10. Følgende regler gælder for ansøgere og førere med psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse.

Gruppe 1:

1) Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere med

a) alvorlige psykiske, kognitive eller adfærdsmæssige funktionsnedsættelser, uanset om de er medfødte eller skyldes sygdomme, traumer eller neurokirurgiske indgreb

b) personlighedsforstyrrelser, der fører til alvorligt svækket dømmekraft, adfærd eller tilpasningsevne,

medmindre deres ansøgning underbygges af en lægelig udtalelse af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og, såfremt der er behov herfor, er genstand for regelmæssige lægeundersøgelse, hvis der er behov herfor. En forudgående periode med remission bør overholdes.

Gruppe 2:

2) Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici og farer, som er forbundet med at føre de køretøjer, der er omfattet af definitionen af denne gruppe. Den kompetente lægelige myndighed kan fastsætte midlertidige krav eller pålægge begrænsninger for kørsel.

Titel 11

ALKOHOL

11. Indtagelse af alkohol udgør en betydelig risiko for trafiksikkerheden. I betragtning af problemets omfang må der udvises stor årvågenhed fra lægeside.

Gruppe 1:

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

En ansøger eller fører kan efter en periode, hvori vedkommende beviseligt har været afholdende, få udstedt eller fornyet kørekort, såfremt der foreligger en positiv lægelig udtalelse af en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og i en periode foretages regelmæssig lægeundersøgelse.

2) Kørekort må udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere, der er afhængige af alkohol, eller som ikke kan holde bilkørsel og indtagelse af alkohol adskilt, forudsat at der anvendes teknologier, som gør det muligt at modvirke afhængigheden, f.eks. gennem obligatorisk anvendelse af alkolås, og der foretages regelmæssig kontrol af føreren med henblik på viderebehandling for at afhjælpe afhængigheden eller den manglende adskillelse af indtagelse af alkohol og bilkørsel. Føreren kan efter en periode, hvori vedkommende beviseligt har været afholdende, hvilket kan omfatte deltagelse i rehabiliteringsprogrammer med overvågning og lægetilsyn, få udstedt eller fornyet kørekort uden anvendelse af sådanne teknologier, såfremt der foreligger en lægelig udtalelse fra en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og i en periode foretages regelmæssig lægeundersøgelse. Regelmæssig lægeundersøgelse kan foretages under eller efter anvendelse af sådanne teknologier eller både under og efter anvendelse heraf.

Gruppe 2:

3) Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici og farer, som er forbundet med at føre de køretøjer, der er omfattet af definitionen af denne gruppe.

4) Den kompetente lægelige myndighed kan fastsætte midlertidige krav og om nødvendigt begrænsninger for kørsel.

Titel 12

NARKOTIKA OG LÆGEMIDLER

12. Følgende regler gælder for narkotika og lægemidler.

Misbrug:

1) Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere, som er afhængige af psykotrope stoffer eller narkotika, eller som uden at være afhængige heraf ikke er villige eller i stand til at holde indtagelse heraf og bilkørsel adskilt, uanset hvilken kategori kørekort der ansøges om.

Regelmæssig indtagelse:

Gruppe 1:

2) Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere, der regelmæssigt indtager psykotrope stoffer eller narkotika uanset form, som kan nedsætte evnen til at føre motorkøretøj på betryggende vis, og hvis den indtagne mængde er så stor, at den påvirker kørsel negativt. Det samme gælder for alle andre lægemidler eller kombinationer af lægemidler, der nedsætter den psykiske eller fysiske evne til at føre motorkøretøj.

Den kompetente lægelige myndighed kan fastsætte midlertidige krav og om nødvendigt begrænsninger for kørsel.

Gruppe 2:

3) Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici og farer, som er forbundet med at føre de køretøjer, der er omfattet af definitionen af denne gruppe, og kan fastsætte visse krav eller begrænsninger.

Titel 13

NYRESYGDOMME

13. Følgende regler gælder for ansøgere med nyresygdomme.

Gruppe 1:

1) Kørekort kan udstedes til og fornyes for ansøgere og førere med alvorlig nyreinsufficiens og deraf følgende væsentligt begrænset fysisk kapacitet betinget af en lægelig udtalelse fra en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og regelmæssig lægeundersøgelse.

Gruppe 2:

2) Kørekort må ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med alvorlig irreversibel nyreinsufficiens, undtagen i særlige tilfælde, der er behørigt dokumenteret ved en lægelig udtalelse fra en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og er genstand for regelmæssige lægeundersøgelser.

Titel 14

DIVERSE BESTEMMELSER

Gruppe 1:

1) Kørekort kan på grundlag af en lægelig udtalelse fra en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og, såfremt der er behov herfor, regelmæssige lægeundersøgelser udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der har undergået en organtransplantation eller implantation af kunstige organer, som påvirker evnen til at føre motorkøretøj.

Gruppe 2:

2) Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici og farer, som er forbundet med at føre de køretøjer, der er omfattet af definitionen af denne gruppe.

Generelt må kørekort ikke udstedes til eller fornyes for ansøgere eller førere med en anden sygdom end dem, der er nævnt i dette bilag, og som sandsynligvis er eller fører til en manglende evne, der indvirker på færdselsssikkerheden, medmindre ansøgningen er underbygget af en lægelig udtalelse fra en kompetent og autoriseret lægelig fagperson og, såfremt der er behov herfor, er genstand for regelmæssig lægeundersøgelse.

BILAG IV

MINDSTEKRAV TIL PERSONER, DER GENNEMFØRER PRAKTISKE KØREPRØVER

1. Kompetencer, der kræves af køreprøvesagkyndige

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 2)-8).

2) Den køreprøvesagkyndiges kompetencer skal være relevante for vurdering af en ansøgers køreevner ved en køreprøve i den valgte kørekortkategori.

3) Viden om og forståelse af kørsel og vurdering:

   a) teori om adfærd i trafikken

   b) opfattelse af farer og undvigelse af ulykker; dette omfatter at forstå og være opmærksom på sårbarheden hos trafikanter, der ikke fører motorkøretøj, og brugere af tohjulede motordrevne køretøjer

   c) det pensum, der ligger til grund for køreprøvekrav

   d) kravene ved køreprøven

   e) relevant vej- og færdselsret, herunder relevant EU-ret og national ret samt fortolkende retningslinjer

   f) vurderingsteori og -teknikker

   g) defensiv kørsel.

4) Vurderingsfærdigheder:

   Den prøvesagkyndige skal være i stand til:

   a) præcist at iagttage, overvåge og evaluere ansøgerens samlede præstation, navnlig:

      i) korrekt og fuldstændig erkendelse af farlige situationer

      ii) præcis afgørelse af årsagen til og de sandsynlige følger af sådanne situationer

      iii) opnåelse af kompetence og erkendelse af fejl

      iv) ensartet og konsekvent vurdering

   b) hurtigt at tilegne oplysninger og uddrage centrale elementer

   c) se fremad, identificere potentielle problemer og udvikle strategier til løsning heraf

   d) at give hurtig og konstruktiv feedback.

5) Personlige køreevner:

   En person, der er godkendt til at gennemføre en praktisk prøve i en given kategori af kørekort, skal kunne føre den relevante type motordrevne køretøj på et konstant højt niveau.

6) Højt serviceniveau:

   a) fastlægge og meddele, hvad ansøgeren kan forvente under prøven

   b) kommunikere tydeligt og vælge indhold, stil og sprogbrug afhængigt af tilhørere og situation samt svare på spørgsmål fra ansøgere

   c) give tydelig feedback om prøveresultatet

   d) behandle ansøgere med respekt og uden forskelsbehandling.

7) Viden om køretøjsteknik og -fysik, herunder:

a) viden om køretøjsteknologi, f.eks. styretøj, dæk, bremser og lys, navnlig i forbindelse med motorcykler og tunge køretøjer

b) viden om lastesikkerhed

c) viden om køretøjsfysik, f.eks. hastighed, friktion, dynamik og energi.

8) Brændstof- eller energieffektiv og miljøvenlig kørsel.

2. Generelle betingelser

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 nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse

d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3 som fastsat i UNESCO's internationale standardklassifikation for skoleväsenet (ISCED)

e) må ikke samtidigt være aktiv som køreprøvesagkyndig og være erhvervsaktiv som kørelærer

2) Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier:

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

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

c) skal have været køreprøvesagkyndig for kategori B og udøvet dette hverv i mindst tre år; dette krav kan frafaldes, hvis den pågældende prøvesagkyndige kan fremlægge dokumentation for:

i) mindst fem års kørsel i den pågældende kategori, eller

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

d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3 som fastsat i ISCED

e) må ikke samtidig være aktiv som køreprøvesagkyndig og være erhvervsaktiv som kørelærer.

3) Faglig standard:

Prøvesagkyndige skal i forbindelse med udførelsen af deres opgaver med praktiske vurderinger være fri for udefrakommende indflydelse, det være sig direkte eller indirekte. De skal afholde sig fra enhver handling, der er uforenelig med deres hverv, og være objektive og upartiske ved udførelsen af deres opgaver.

4) Ækvivalens:

a) Medlemsstaterne kan godkende, at en prøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori AM, A1, A2 og A efter at have bestået den i punkt 3 krævede grunduddannelse for en af disse kategorier.

b) Medlemsstaterne kan godkende, at en prøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori C1, C, D1 og D efter at have bestået den i punkt 3 krævede grunduddannelse for en af disse kategorier.

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

3. Grunduddannelse

1) Oplæring

a) 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.

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

2) Eksaminer

a) 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.

b) 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, nr. 4). Eksamensforløbet skal opfylde tilgængelighedskravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 ([1]) og omfatte både et teoretisk element og et praktisk element. Der kan anvendes computerbaseret vurdering, hvor det er hensigtsmæssigt. De nærmere enkeltheder vedrørende arten og varigheden af prøver og vurderinger som led i eksaminationen fastlægges af de enkelte medlemsstater.

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

4. Kvalitetssikring og efteruddannelse

1) Kvalitetssikring

a) Medlemsstaterne skal have kvalitetssikringsordninger for at opretholde køreprøvesagkyndiges niveau.

b) Kvalitetssikringsordninger skal omfatte tilsyn med prøvesagkyndige i forbindelse med udførelsen af deres arbejde, efteruddannelse, fornyede godkendelse og løbende faglige udvikling samt regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, som de har gennemført.

c) Medlemsstaterne sørger for, at alle prøvesagkyndige underkastes årligt tilsyn under anvendelse af de kvalitetssikringsordninger, der er nævnt i punkt 4, nr. 1), litra b). Desuden sørger medlemsstaterne for, at alle prøvesagkyndige 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. Observatøren skal være en person, som er godkendt hertil af medlemsstaten.

d) Medlemsstaterne kan fastsætte, at en prøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end én kategori, og som opfylder observationskravet i forbindelse med køreprøver for én kategori, opfylder kravet i mere end én kategori.

e) Arbejdet med at foretage køreprøver overvåges og tilses af et organ, der er godkendt af medlemsstaten, for at sikre korrekt og konsekvent vurdering. Medlemsstaterne sikrer, at medlemmer af dette organ, der har til opgave at overvåge og føre tilsyn, er upartiske og uafhængige af ekstern indgriben eller politisk pres under udøvelsen af deres funktioner.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Efteruddannelse

a) Medlemsstaterne sørger for, at prøvesagkyndige for at bevare deres godkendelse, og uanset hvor mange kategorier de er godkendt til:

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

— vedligeholde og genopfriske den nødvendige viden og de nødvendige prøvefærdigheder og kommunikationsevner

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

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

ii) som minimum gennemfører efteruddannelse af i alt mindst fem dages varighed for hver femårsperiode for at udvikle og vedligeholde de nødvendige praktiske kørefærdigheder.

b) Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at prøvesagkyndige, som ifølge den gældende kvalitetssikringsordning har udvist en alvorligt mangelfuld præstation, omgående modtager særlig efteruddannelse.

c) Efteruddannelse kan foregå som briefinger, klasseundervisning eller konventionel eller IT-baseret læring, og den kan gennemføres individuelt eller på gruppebasis. Den kan omfatte fornyet godkendelse af krav, hvis medlemsstaterne finder det hensigtsmæssigt.

d) Medlemsstaterne kan fastsætte, at en prøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end én kategori, og som opfylder efteruddannelseskravet i forbindelse med køreprøver i én kategori, opfylder kravet i mere end én kategori, hvis betingelsen i punkt 4, nr. 2), litra e), er opfyldt.

e) Hvis en prøvesagkyndig i løbet af en periode på 24 måneder ikke har gennemført prøver i en bestemt kategori, foretager personen en passende fornyet vurdering, inden vedkommende får tilladelse til at gennemføre køreprøver for den pågældende kategori. Denne fornyede vurdering kan foretages som led i kravet i punkt 4, nr. 2), litra a).

5. Erhvervede rettigheder

1) Medlemsstaterne kan tillade, at personer, der umiddelbart inden den 19. januar 2013 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.

2) Disse prøvesagkyndige er ikke desto mindre omfattet af de regelmæssige tilsyn og kvalitetssikringsordninger, der er omhandlet i punkt 4.

BILAG V

MINDSTEKRAV TIL KØREUDDANNELSE OG -PRØVNING FOR SAMMENKOBLEDE KØRETØJER, HERUNDER KØRETØJER, DER ANVENDER ALTERNATIVE DRIVMIDLER, FOR CAMPINGBILER OG FOR UDRYKNINGSKØRETØJER

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:

a) godkende og overvåge den uddannelse, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, litra d), eller

b) afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, litra d).

Titel A

SAMMENKOBLEDE KØRETØJER

1. Varigheden af føreruddannelsen skal være mindst syv timer.

2. Indhold af føreruddannelse

Føreruddannelsen skal omfatte den viden, de færdigheder og den adfærd, der er beskrevet i bilag II, punkt 2 og 7. Der skal navnlig lægges vægt på køretøjsbevægelsesdynamik, sikkerhedskriterier, det trækkende køretøj og påhængskøretøjet (koblingsmekanisme), korrekt læsning og sikkerhedsanordninger.

En praktisk del skal omfatte følgende øvelser: acceleration, deceleration, vendemanøvrer, bremsning, bremselængde, vognbaneskift, bremsning og/undvigemanøvre, sving med påhængskøretøj, frakobling af påhængskøretøj fra og tilkobling af det til sit motorkøretøj samt parkering.

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

Sammenkoblede køretøjer, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af køretøjskombinationer, som ansøgeren har ansøgt om et kørekort til.

3. Varighed og indhold af prøven i færdigheder og adfærd

Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er anført i punkt 2.

Titel B

CAMPINGBILER OG UDRYKNINGSKØRETØJER

1. Varigheden af føreruddannelsen skal være mindst syv timer og kan afholdes på offentlig vej eller en lukket øvelsesplads.

2. Indhold af køreuddannelse

Føreruddannelsen skal omfatte den viden, de færdigheder og den adfærd, der er beskrevet i bilag II, titel A, punkt 2, og, for så vidt angår kategori C1, bilag II, titel B, punkt 8. Der skal navnlig lægges vægt på køretøjsbevægelsesdynamik, sikkerhedskriterier, korrekt læsning og sikkerhedsanordninger.

En praktisk del skal omfatte følgende øvelser: acceleration, deceleration, vendemanøvrer, bremsning, bremselængde, vognbaneskift, sving med påhængskøretøj, frakobling af påhængskøretøj fra og tilkobling til sit motorkøretøj, bremsning/undvigemanøvre samt parkering. For så vidt angår udrykningskøretøjer skal der lægges særlig vægt på at sikre, at føreren har de nødvendige færdigheder til korrekt at kunne håndtere yderligere vanskeligheder, der opstår som følge af kørsel i en nødsituation.

De køretøjer, der anvendes til uddannelsen, skal henhøre under den kategori af køretøjer, for hvilke ansøgeren har ansøgt om kørekort.

3. Varighed og indhold af prøven i færdigheder og adfærd

Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er anført i punkt 2.

BILAG VI

MINDSTEKRAV TIL FØRERUDDANNELSE OG -PRØVNING FOR MOTORCYKLER I KATEGORI A (GRADVIS ADGANG)

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:

   a) godkende og overvåge den uddannelse, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, litra c), eller

   b) afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, litra c).

2. Varigheden af føreruddannelsen skal være mindst syv timer.

3. Indhold af føreruddannelse

   Føreruddannelsen skal omfatte alle de aspekter, der er omfattet af bilag II, punkt 6.

   Alle deltagere skal gennemføre den praktiske del af uddannelsen og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej.

   Motorcykler, der anvendes til uddannelsen, skal henhøre under den kategori af motorcykler, for hvilke ansøgeren har ansøgt om kørekort.

4. Varighed og indhold af prøven i færdigheder og adfærd

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

BILAG VII

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
—	—	Artikel 1
—	—	Artikel 2, nr. 1), 2), 3), 13) og 14)
Artikel 1, stk. 1	—	Artikel 4, stk. 1
Artikel 1, stk. 2, 3 og 4	—	Artikel 4, stk. 5 og 6
—	—	Artikel 3, stk. 1-5
Artikel 2, stk. 1	—	Artikel 3, stk. 6
Artikel 2, stk. 2	—	Artikel 4, stk. 3
Artikel 3, stk. 1 og 2	—	Artikel 4, stk. 2
Artikel 3, stk. 3	—	Artikel 4, stk. 4
—	—	Artikel 4, stk. 7
—	—	Artikel 5, stk. 1-5 og stk. 7
Artikel 4, stk.1, første punktum	—	Artikel 6, stk.1
Artikel 4, stk.1, andet punktum	—	Artikel 7, stk.1
Artikel 4, stk.1, tredje punktum	—	Artikel 2, nr. 4)
Artikel 4, stk. 2	—	Artikel 6, stk.1, litra a)
Artikel 4, stk. 2, første led	—	Artikel 6, stk.1, litra a), og artikel 2, nr. 5), 6) og 7)
Artikel 4, stk. 2, andet led	—	Artikel 7, stk.1, litra a)
Artikel 4, stk. 3	—	Artikel 6, stk.1, litra b)
Artikel 4, stk. 3, første led	—	Artikel 2, nr. 8)
Artikel 4, stk. 3, andet led	—	Artikel 2, nr. 9)
Artikel 4, stk. 3, litra a), første og andet led	—	Artikel 6, stk.1, litra b), nr. i)
Artikel 4, stk. 3, litra a), tredje led	—	Artikel 7, stk.1, litra a)

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Artikel 4, stk. 3, litra b), første led	—	Artikel 6, stk.1, litra b), nr. ii)
Artikel 4, stk. 3, litra b), andet led	—	Artikel 7, stk.1, litra b)
Artikel 4, stk. 3, litra c), nr. i)	—	Artikel 6, stk.1, litra b), nr. iii), første led
Artikel 4, stk. 3, litra c), nr. i), første led	—	Artikel 7, stk.1, litra c), nr. i)
Artikel 4, stk. 3, litra c), nr. ii)	—	Artikel 6, stk.1, litra b), nr. iii), andet led
Artikel 4, stk. 3, litra c, nr. ii), første led	—	Artikel 7, stk.1, litra c), nr. ii)
Artikel 4, stk. 4	—	Artikel 6, stk.1, litra c)
Artikel 4 stk. 4, første led	—	Artikel 2, nr. 10) og 11)
Artikel 4 stk. 4, andet led	—	Artikel 1, stk. 2, litra b)
Artikel 4 stk. 4, litra a)	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. i)
Artikel 4 stk. 4, litra a), første led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. i), første afsnit, og artikel 2, nr. 12)
Artikel 4, stk. 4, litra a), andet led	—	Artikel 7, stk.1, litra a)
Artikel 4, stk. 4, litra a), tredje led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. i), andet og tredje afsnit
Artikel 4, stk. 4, litra b), undtagen sidste punktum	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. ii)
Artikel 4, stk. 4, litra b), sidste punktum	—	Artikel 7, stk.1, litra b)
Artikel 4, stk. 4, litra c), undtagen sidste led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. iii)
Artikel 4, stk. 4, litra c), sidste led	—	Artikel 7, stk.1, litra b)
Artikel 4, stk. 4, litra d)	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. iv)
Artikel 4, stk. 4, litra e), undtagen sidste led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. v)
Artikel 4, stk. 4, litra e), sidste led	—	Artikel 7, stk.1, litra b)
Artikel 4, stk. 4, litra f)	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. vi)
Artikel 4, stk. 4, litra g), undtagen sidste led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. vii)
Artikel 4, stk. 4, litra g), sidste led	—	Artikel 7, stk.1, litra d)
Artikel 4, stk. 4, litra h)	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. viii)

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Artikel 4, stk. 4, litra i), undtagen sidste led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. ix)
Artikel 4, stk. 4, litra i), sidste led	—	Artikel 7, stk.1, litra d)
Artikel 4, stk. 4, litra j)	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. x)
Artikel 4, stk. 4), litra k), undtagen sidste led	—	Artikel 6, stk.1, litra c), nr. xi)
Artikel 4, stk. 4, litra k), sidste led	—	Artikel 7, stk.1, litra f)
Artikel 4, stk. 5	—	Artikel 6, stk. 2
Artikel 4, stk. 6, første afsnit, litra a)	—	Artikel 7, stk. 2, litra a)
Artikel 4, stk. 6, første afsnit, litra b)	—	Artikel 7, stk. 2, litra b)
Artikel 4, stk. 6, første afsnit, litra c)	—	Artikel 7, stk. 2, litra c)
Artikel 4, stk. 6, første afsnit, litra d)	—	Artikel 7, stk. 2, litra d)
Artikel 4, stk. 6, andet afsnit	—	Artikel 7, stk. 3
Artikel 4, stk. 6, tredje og fjerde afsnit	—	Artikel 7, stk. 4
Artikel 4, stk. 7, første afsnit	—	Artikel 7, stk.1, litra e) og g)
Artikel 4, stk. 7, andet afsnit	—	Artikel 7, stk. 2, litra e) og f)
Artikel 5	—	Artikel 8
Artikel 6, stk.1	—	Artikel 9, stk.1
Artikel 6, stk. 2, litra a)	—	Artikel 9, stk. 2, litra a)
Artikel 6, stk. 2, litra b)	—	Artikel 9, stk. 2, litra b)
—	—	Artikel 9, stk. 2, litra c)
—	—	Artikel 9, stk. 2, litra d)
Artikel 6, stk. 2, litra c)	—	Artikel 9, stk. 2, litra e)
—	—	Artikel 9, stk. 2, litra f)
Artikel 6, stk. 2, litra d)	—	Artikel 9, stk. 2, litra g)

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Artikel 6, stk. 2, litra e)	—	Artikel 9, stk. 2, litra h)
Artikel 6, stk. 2, litra f)	—	Artikel 9, stk. 2, litra i)
Artikel 6, stk.3	—	Artikel 9, stk. 3
Artikel 6, stk. 4, litra a) og b)	—	Artikel 9, stk. 4, litra a) og b)
—	—	Artikel 9, stk. 4, første afsnit, litra c) og d), og andet, tredje og fjerde afsnit
Artikel 6, stk. 4, litra c)	—	Artikel 9, stk. 2, litra j)
—	—	Artikel 9, stk. 2, litra k)
Artikel 7, stk.1	—	Artikel 10, stk.1
Artikel 7, stk. 2	—	Artikel 10, stk. 2, første, andet og tredje afsnit
Artikel 7, stk. 3, første afsnit	—	Artikel 10, stk. 3
Artikel 7, stk. 3, andet afsnit	—	—
Artikel 7, stk. 3, tredje afsnit	—	Artikel 10, stk. 2, fjerde afsnit
Artikel 7, stk. 3, fjerde afsnit	—	Artikel 10, stk. 2, fjerde afsnit
Artikel 7, stk. 3, femte afsnit	—	Artikel 10, stk. 2, femte afsnit
—	—	Artikel 10, stk. 2, sjette afsnit
Artikel 7, stk. 3, sjette afsnit	—	Artikel 10, stk. 2, syvende afsnit
—	—	Artikel 10, stk. 2, ottende afsnit
Artikel 7, stk. 4	—	Artikel 10, stk. 4
Artikel 7, stk. 5	—	Artikel 10, stk. 5
—	—	Artikel 12
Artikel 8	—	Artikel 4, stk. 8, artikel 5, stk. 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 6, artikel 19, stk. 2 og artikel 25

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Artikel 9	—	Artikel 26
Artikel 10	—	Artikel 19
Artikel 11, stk. 1, 2 og 3	—	Artikel 13, stk. 1, 2 og 3
Artikel 11, stk. 4	—	Artikel 16, stk. 1 og 2
Artikel 11, stk. 5	—	Artikel 13, stk. 4
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15, stk. 1, 3, 4 og 6-10
Artikel 11, stk. 6	—	Artikel 15, stk. 2 og 5
—	—	Artikel 16, stk. 3 og 4
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
Artikel 12	—	Artikel 20, stk. 1
—	—	Artikel 20, stk. 2, 3 og 4
Artikel 13	—	Artikel 21
Artikel 14	—	Artikel 24
Artikel 15, stk.1	—	Artikel 22, stk.1
Artikel 15, stk. 2 og 3	—	Artikel 22, stk. 2
Artikel 15, stk. 4	—	Artikel 22, stk. 3
—	—	Artikel 22, stk. 4, 5 og 6
—	—	Artikel 23
—	—	Artikel 27
—	—	Artikel 28
Artikel 16	—	Artikel 29
Artikel 17	—	Artikel 30

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Artikel 18	Artikel 8	Artikel 31
Artikel 19	—	Artikel 32
Bilag I	—	Bilag I, del A1, A2, D og E
—	Artikel 1	—
—	Artikel 2, stk. 1	Bilag I, del B, nr. 1)
—	Artikel 2, stk. 2	—
—	Artikel 2, stk. 3	—
—	Artikel 3	Bilag I, del B, nr. 2)
—	Artikel 4	Bilag I, del B, nr. 3)
—	Artikel 5, stk. 1	Bilag I, del B, nr. 4)
—	Artikel 5, stk. 2	Bilag I, del B, nr. 5)
—	Artikel 5, stk. 3	Bilag I, del B, nr. 6)
—	Artikel 5, stk. 4	Bilag I, del B, nr. 7)
—	Artikel 5, stk. 5	Bilag I, del B, nr. 8)
—	Artikel 6	—
—	Artikel 7, stk. 1	Bilag I, del B, nr. 9)
—	Artikel 7, stk. 2	Bilag I, del B, nr. 10)
—	Bilag I	Bilag I, del B1
—	Bilag II	Bilag I, del B2
—	Bilag III	Bilag I, del B3
—	Bilag IV	Bilag I, del B4
Bilag II	—	Bilag II
Bilag III, undtagen nr. 3, 4 og 5	—	Bilag III
Bilag III, nr. 3, 4 og 5	—	Artikel 11

Direktiv 2006/126/EF	Forordning (EU) nr. 383/2012	Dette direktiv
Bilag IV	—	Bilag IV
Bilag V	—	Bilag V, titel A
—	—	Bilag V, titel B
Bilag VI	—	Bilag VI
Bilag VII	—	—
Bilag VIII	—	Bilag VII