Europeiska unionens officiella tidning

SV
L-serien

2025/2205

5.11.2025

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2025/2205

av den 22 oktober 2025

om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) Vid det informella transportrådets möte i Malta 2017 konstaterade man att det fortsatt höga antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken utgör ett stort samhällsproblem. Man fastställde också ett mål om att halvera antalet allvarliga skador i unionen senast 2030. I Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet, som medlemsstaternas transportministrar antog den 29 mars 2017, uppmanades kommissionen att utarbeta en förstärkt politisk och rättslig unionsram för trafiksäkerhet för årtiondet med början 2020, som omfattar det ambitiösa långsiktiga målet att närma sig noll dödsoffer senast 2050 och förbättra skyddet av trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter, som oftast utgör offren i trafikolyckor. De offentliga myndigheternas tidigare insatser har lett till en minskning av antalet dödsfall i trafiken från 51 400 år 2001 till 19 800 år 2021. Dessa siffror nådde dock inte upp till unionens mål att minska antalet dödsfall i trafiken med 75 % mellan 2001 och 2020, och de framsteg som gjordes mot att halvera antalet sådana dödsfall under det första årtiondet stagnerade sedermera. Unionen har åtagit sig att senast 2050 ligga så nära noll dödsfall i trafiken som möjligt. I kommissionens meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 9 december 2020, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (*strategin för hållbar och smart mobilitet*), fastställs en nollvision i relation till detta mål.

(2) Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken och bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och underlättar den fria rörligheten för människor som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. Eftersom privata färdmedel fyller en viktig funktion gynnas och underlättas individernas fria rörlighet och etableringsfrihet om de har ett körkort som vederbörligen erkänns i värdmedlemsstaten. På samma sätt påverkar alla former av olagligt erhållande av en sådan handling eller rätten att framföra fordon, eller förlust av ett körkort som erhållits på laglig väg på grund av olagligt beteende, inte bara den medlemsstat där överträdelserna begicks utan även trafiksäkerheten i unionen som helhet.

([1]) EUT C 293, 18.8.2023, s. 133.

([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 februari 2024 (EUT C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 29 september 2025 (ännu inte offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 oktober 2025 (ännu inte offentliggjord i EUT).

(3) Den ram som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG ([3]) bör uppdateras till de nya tiderna och göras hållbar, inkluderande, intelligent och resilient. För att stärka konkurrenskraften i unionens ekonomi bör hänsyn tas till behovet av att minska utsläppen från och energiförbrukningen inom transporter, inbegripet genom ökad användning av fordon som drivs med alternativa bränslen, samt till digitaliseringen, befolkningsutvecklingen och den tekniska utvecklingen. I synnerhet när det gäller vissa fordon som drivs med alternativa bränslen bör deras högre vikt jämfört med konventionella fordon återspeglas i körkortskategoriernas tillämpningsområde. Det är viktigt att förenkla och digitalisera de administrativa förfarandena för att undanröja kvarvarande hinder, bland annat den administrativa bördan, för den fria rörligheten för personer som är förare och som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. En harmoniserad ram för unionens standardspecifikationer för körkort bör omfatta både fysiska körkort och digitala körkort ("mobila" körkort) i alla kategorier och föreskriva ömsesidigt erkännande av dessa, om de utfärdats i vederbörlig ordning i enlighet med detta direktiv.

(4) Europeiska gemenskapen införde den första gemenskapsmodellen för fysiska körkort den 4 december 1980. Sedan dess har reglerna för gemenskapsmodellen blivit hörnstenen i världens mest avancerade körkortsstrukturer, vilka omfattar över 250 miljoner förare. Detta direktiv bör därför bygga på den samlade erfarenheten och praxisen och fastställa harmoniserade regler för unionsstandarder för fysiska körkort. Fysiska körkort som utfärdas inom unionen bör i synnerhet ge en hög skyddsnivå mot bedrägeri och förfalskning, genom åtgärder mot förfalskning, och kunna förses med mikrochip eller QR-koder.

(5) All behandling av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv bör vara förenlig med unionens ram för dataskydd, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG ([4]), Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([5]) och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 ([6]) och.

(6) I detta direktiv fastställs en rättslig grund för lagring av en obligatorisk uppsättning personuppgifter i de fysiska körkorten och deras mikrochip eller QR-koder och i mobila körkort, för att kunna bevisa och kontrollera en persons rätt att framföra fordon och hans eller hennes identitet, i syfte att garantera en hög trafiksäkerhetsnivå i hela unionen. Sådana uppgifter bör begränsas till vad som är nödvändigt för att bevisa personens rätt att framföra fordon, identifiera denna person och kontrollera hans eller hennes körrättigheter och identitet. Lagring och annan behandling av dessa uppgifter måste särskilt uppfylla kraven i artikel 6.1 e och, när det gäller biometriska uppgifter, artikel 9.2 g i förordning (EU) 2016/679. I detta direktiv föreskrivs också ytterligare skyddsåtgärder för att säkerställa skyddet av personuppgifter som lämnas ut till, och lagras av, en kontrollant under kontrollprocessen. I synnerhet bör kontrollanten endast kunna lagra sådana uppgifter om detta är tillåtet enligt unionsrätten eller nationell rätt. Exempelvis kan det vara tillåtet för en polis att ta med körkortsuppgifter i en polisrapport eller för ett uthyrningsföretag att fylla i körkortsuppgifter i ett avtal om uthyrning av fordon.

(7) För att skapa rättslig klarhet och garantera en smidig övergång mellan detta direktiv och direktiv 2006/126/EG bör medlemsstaterna kunna lagra ytterligare personuppgifter på ett mikrochip, om detta föreskrivs i nationell rätt som är förenlig med förordning (EU) 2016/679. Detta direktiv utgör i sig dock inte någon rättslig grund för införandet av sådana ytterligare uppgifter.

([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) I motsats till detta bör den QR-kod som ska inrättas genom detta direktiv göra det möjligt att kontrollera huruvida den information som tryckts på det fysiska körkortet är korrekt. Den bör dock inte göra det möjligt att lagra ytterligare uppgifter utöver uppgifterna på det fysiska körkortet.

(9) Detta direktiv utgör inte någon rättslig grund för att upprätta eller underhålla databaser på nationell nivå för lagring av biometriska uppgifter i medlemsstaterna, vilket är en fråga för nationell rätt som måste vara förenlig med unionsrätten avseende dataskydd. Detta direktiv utgör inte heller någon rättslig grund för att inrätta eller upprätthålla en centraliserad databas med biometriska uppgifter på unionsnivå.

(10) Digital omställning är en av unionens prioriteringar. När det gäller vägtransporter bidrar den till att undanröja de återstående administrativa hindren för den fria rörligheten för personer, till exempel när det gäller den tid det tar att utfärda fysiska körkort. Därför bör en separat unionsstandard fastställas för mobila körkort som utfärdas inom unionen. För att underlätta digitaliseringen bör mobila körkort vara det standardformat som utfärdas till sökande med verkan från och med ett datum 54 månader efter dagen för antagandet av den första av de genomförandeakter som är nödvändiga för införandet av mobila körkort, utan att det påverkar sökandens rätt att erhålla körkortet antingen i fysiskt format eller i båda formaten samtidigt genom en och samma ansökan. Medlemsstaterna har möjlighet att utfärda mobila körkort före den dag då det digitala formatet blir standardformat.

(11) I linje med målet för den digitala omställningen att inte lämna medborgare utanför, som kommer till uttryck i den europeiska förklaringen om digitala rättigheter och principer för det digitala decenniet från 2023, är det absolut nödvändigt att medborgarna även i fortsättningen har rätt att begära ett körkort i fysiskt format utöver ett körkort i digitalt format. Medlemsstaterna bör därför på en sökandes begäran ge sökanden ett körkort i fysiskt format utan onödigt dröjsmål och i allmänhet inom tre veckor, när sökanden redan innehar medlemsstatens digitala körkort som intygar sökandens körrättigheter. I brådskande situationer, där ett sent mottagande av det fysiska körkortet skulle leda till oproportionerlig skada för sökanden, uppmanas medlemsstaterna dessutom att föreskriva en möjlighet att använda ett påskyndat förfarande, som innebär att det fysiska körkortet utfärdas inom några dagar mot en proportionell höjning av de aktuella administrativa avgifterna.

(12) Det mobila körkortet bör inte bara innehålla den information som lämnas på det fysiska körkortet utan även information som gör det möjligt att kontrollera uppgifternas äkthet. Det bör dock säkerställas att mängden personuppgifter som görs tillgängliga även vid kontroller begränsas till vad som skulle lagras på det fysiska körkortet och vad som är absolut nödvändigt för att kontrollera sådana uppgifters äkthet. Dessutom bör de uppgifter som är nödvändiga för kontrollen inte lagras efter det att kontrollen har ägt rum, såvida detta inte är tillåtet enligt unionsrätten eller nationell rätt. Medlemsstaterna bör säkerställa att fysiska och mobila körkort som utfärdas till samma person är likvärdiga vad gäller de rättigheter och villkor enligt vilka den personen är behörig att framföra fordon och vad gäller körkortens administrativa giltighetstid, i enlighet med vad som anges i detta direktiv.

(13) Medlemsstaterna är behöriga att fastställa sina egna nationella regler om betalning av en avgift för utfärdande av körkort. Medlemsstaterna bör dock säkerställa att det inte påverkarmedborgarnas fria val i fråga om körkortsformat genom att fastställa oproportionerliga administrativa avgifter som på ett otillbörligt sätt gynnar ett format framför ett annat.

(14) Medlemsstaterna bör samarbeta för att uppnå global användning och ömsesidigt erkännande av mobila körkort. Detta kan medföra ändringar av den internationella konventionen om motorfordon av den 24 april 1926, Genèvekonventionen om vägtrafik av den 19 september 1949 och Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968. Kommissionen är bäst lämpad att bistå medlemsstaterna i det avseendet, särskilt när det gäller villkor för interoperabilitet som möjliggör ett brett erkännande av unionens mobila körkort. Som ett första steg i den processen bör kommissionen beakta den relevanta utvecklingen i tredjeländer när den antar genomförandeakter om mobila körkort.

(15) I strategin för hållbar och smart mobilitet fastställs en vision för unionen när det gäller att avsevärt förbättra hållbarheten inom mobilitet och transporter. Utsläppen från vägtransportsektorn omfattar bland annat utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och mikroplast från däck- och vägslitage. Körstilen påverkar omfattningen av sådana utsläpp, som kan få negativa effekter på miljön och människors hälsa. Därför bör förarprovet garantera att körutbildningen ger förarna kunskaper att kunna minska sin påverkan på utsläppen, bland annat genom sparsamkörning, och förbereda dem för att köra utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.

(16) För att medborgare och invånare direkt ska kunna utnyttja fördelarna med den inre marknaden utan att drabbas av onödiga ytterligare administrativa bördor ger Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 ([7]) tillgång till onlineförfaranden som är relevanta för den inre marknadens funktion, inbegripet för användare i gränsöverskridande situationer. Den information som krävs för att erhålla och förnya ett körkort omfattas redan av bilaga I till den förordningen. Bilaga II till den förordningen bör ändras för att säkerställa att användare som inleder ett körkortsrelaterat administrativt förfarande kan dra nytta av förfaranden som kan utföras helt online.

(17) Körkort bör kategoriseras utifrån de typer av fordon som de ger rätt att framföra. En sådan kategorisering bör göras på ett tydligt och konsekvent sätt och med full hänsyn till de berörda fordonens tekniska egenskaper och de färdigheter som krävs för att köra dem.

(18) I enlighet med Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning av den 13 december 2006, som unionen har varit part i sedan den 21 januari 2011, bör särskilda bestämmelser antas för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att framföra fordon. Medlemsstaterna uppmuntras dessutom att, utan att sänka de minimikrav avseende lämplighet som förare och körfärdigheter som fastställs i detta direktiv, tillgodose de särskilda behoven hos personer med funktionsnedsättning och förbättra deras möjligheter att förvärva och inneha körkort. Med kommissionens förhandsgodkännande bör medlemsstaterna därför ha rätt att undanta vissa typer av motordrivna fordon från tillämpningen av reglerna om körkortskategorier i detta direktiv.

(19) Medlemsstaterna bör få fortsätta att undanta sådana typer av fordon som används av, eller står under kontroll av, försvarsmakten och civilförsvarsorgan från tillämpningen av detta direktiv, med tanke på den särskilda karaktären hos den verksamhet som försvarsmakten och civilförsvarsorgan bedriver och hos de fordon som används för detta ändamål.

(20) Minimiåldern för sökande för de olika kategorierna av körkort bör fastställas på unionsnivå. Medlemsstaterna bör dock tillåtas att fastställa en högre åldersgräns för framförande av vissa fordonskategorier för att främja trafiksäkerheten ytterligare. Medlemsstaterna bör, för vissa kategorier och i undantagsfall, tillåtas att fastställa lägre åldersgränser för att ta hänsyn till nationella omständigheter, särskilt när det gäller körning av brandkårs-, civilskydds- och räddningsfordon samt fordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning.

(21) Utryckningsfordon – det vill säga fordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, inbegripet genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, såsom polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon samt brandbekämpningsfordon – kan ha särskilda egenskaper såsom att de är tyngre på grund av särskild utrustning, och kan behöva omfattas av vissa undantag från de allmänna reglerna för körkort för kategori B för att man på ett effektivt sätt ska kunna hantera krissituationer och bemöta räddningsbehov. För att undvika potentiella hinder för gränsöverskridande trafik med sådana fordon när de används för gränsöverskridande ingripanden i olika regioner inom unionen bör medlemsstaterna dessutom, tillfälligt eller på obestämd tid, kunna tillåta att dessa utryckningsfordon framförs på deras territorium med körkort för kategori B. I detta avseende uppmanas medlemsstaterna att ömsesidigt erkänna nationella åtgärder, så att gränsöverskridande akutinsatser inte hindras eller bestraffas.

(22) För att ta hänsyn till mobilitetsbehoven hos medlemsstaternas unga invånare, såsom behovet av att köra långa sträckor i glesbefolkade områden där det saknas lämpliga alternativa färdmedel för personlig mobilitet, bör medlemsstaterna, efter förhandsgodkännande från kommissionen, kunna sänka minimiåldern till 15 år för utfärdande av körkort som är begränsade till deras eget territorium för att framföra vissa typer av fordon i kategori B1. Det är viktigt att en sådan sänkning av minimiåldern inte inverkar negativt på trafiksäkerheten. Kommissionen bör därför, innan den ger sitt samtycke till detta, vederbörligen bedöma hur en sådan sänkning av minimiåldern påverkar trafiksäkerheten, med beaktande av all relevant information från medlemsstaternas experter.

(23) Kombinationen av en lämplig minimiålder för körkort för varje kategori, som underlättar såväl unga förares oberoende när det gäller mobilitet som deras möjlighet att snabbt bli yrkesförare, och strängare villkor för nya förare när det gäller bland annat alkoholkonsumtion i samband med körning, kan gynna trafiksäkerheten. Minimiåldern bör inte sänkas på bekostnad av trafiksäkerheten.

([7]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) En behörighetsordning som fastställer behörighet att inneha körkort i en specifik kategori som en förutsättning för att sökanden ska kunna inneha vissa andra körkortskategorier, och överensstämmelse mellan olika kategorier, bör inrättas, inbegripet där så är lämpligt en minsta erfarenhetsperiod före denna behörighet. Ett sådant system bör vara bindande för alla medlemsstater, utan att det påverkar medlemsstaternas möjlighet att tillämpa vissa överensstämmelser ömsesidigt på sina respektive territorier. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa vissa överensstämmelser som är begränsade till deras eget territorium.

(25) Ökad förekomst av fordon som drivs med alternativa bränslen är avgörande för den gröna omställningen. Möjligheten att nya tyngre modeller görs tillgängliga i körkortskategorierna B och BE bör beaktas i detta direktiv. Innehavare av körkort för kategori B eller BE bör därför, förutsatt att de har körerfarenhet i den kategori de förvärvat, ha rätt att framföra motorfordon, både för person- och godstrafik, som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen och som har en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg.

(26) Rätten till körkort är en garanti för fri rörlighet och underlättar deltagande i det ekonomiska och sociala livet, vilket är särskilt viktigt på landsbygden och mindre urbaniserade områden med ett begränsat kollektivtrafiknät. När det gäller äldre, personer med nedsatt rörlighet eller personer med funktionsnedsättning är enskild transport en viktig faktor för att stödja deras mobilitet. Bedömningen av en förares förmåga att köra säkert bör göras på grundval av specifika kriterier, särskilt med beaktande av förarens medicinska tillstånd utifrån objektiva resultat av undersökningar och, när så är lämpligt, tester. Beslut om ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av körkort bör fattas från fall till fall och bör inte leda till diskriminering, särskilt inte på grund av ålder.

(27) Av trafiksäkerhetsskäl är det nödvändigt att uppdatera de harmoniserade minimikrav som sökanden måste uppfylla innan ett körkort kan utfärdas. Dessa bör omfatta de kunskaper, den förmåga och det beteende som krävs för att framföra motordrivna fordon, förarprovet och minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra sådana fordon.

(28) Med tanke på den ökande tillgången till och användningen av avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem är det nödvändigt att inkludera krav avseende dessa system i kunskapsproven för att säkerställa att förarna har allmänna kunskaper om fördelarna, begränsningarna och riskerna med sådana system. Detta kunskapskrav bör framför allt omfatta de automatiska körsystemens användningsområde, förekomsten av begäranden om övertagande från de automatiska körsystemen och förarens återstående skyldigheter medan de automatiska körsystemen är aktiverade.

(29) När körkortet utfärdas, och därefter med regelbundna intervall, bör det lämnas bevis på att körkortsinnehavaren uppfyller minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet. Sådan regelbunden uppföljning, i enlighet med nationella regler om efterlevnad av minimikraven, bidrar till den fria rörligheten för personer, samtidigt som man undviker en snedvridning av konkurrensen och beaktar förarnas ansvar. De nationella reglerna om efterlevnad av minimikraven bör omfatta en medicinsk undersökning vid utfärdandet och vid förnyelsen av ett körkort. Denna undersökning kan utföras av allmänläkare eller av annan behörig medicinsk personal eller hälso- och sjukvårdspersonal, i enlighet med rätten i varje medlemsstat.

(30) Tillräcklig syn är ett grundläggande villkor för att säkerställa fysisk lämplighet som förare. Alla som ansöker om körkort bör därför genomgå en lämplig bedömning för att säkerställa att de har tillräcklig synskärpa, inbegripet, vid behov, ytterligare undersökning av synfältet av en behörig synspecialist som är behörig enligt nationell rätt. Medlemsstaterna bör tillåtas att gå längre än detta krav genom att kräva samma förfarande när körkort förnyas. Decimalskalan för synskärpa utgör en internationellt erkänd standard för jämförbarhet vid fastställande av synförmåga.

(31) För att utfärda eller förnya körkort för vissa kategorier bör det vara möjligt för medlemsstaterna att, i stället för en medicinsk undersökning, kräva att sökanden eller körkortsinnehavaren skriftligen eller på elektronisk väg tillhandahåller en självskattning, som skulle kunna ges en riskorienterad utformning. Det är dock ytterst önskvärt att medlemsstaterna inkluderar medicinska undersökningar åtminstone som en del av det första förfarandet för utfärdande av körkort, för att bedöma om villkoren i detta direktiv och nationell rätt är uppfyllda.

(32) Efter det att ett körkort har utfärdats bör medlemsstaterna, i stället för att kräva en medicinsk undersökning eller självskattning vid förnyelse, kunna inrätta ett system för att säkerställa att förändringar i körkortsinnehavarens fysiska eller psykiska lämplighet medför att åtgärder vidtas. Med tanke på att organisationen av de nationella hälso- och sjukvårdssystemen och praxis varierar när det gäller effektiv samordning med tillståndsmyndigheter för utfärdande och förnyelse skulle ett sådant system kunna se ut på olika sätt, där huvudprincipen bör vara att medicinsk personal eller tillståndsgivande myndigheter kopplar körkortsinnehavarnas medicinska tillstånd till deras förmåga och tillstånd att framföra fordon. Vidtagna åtgärder från medicinsk personal eller tillståndsgivande myndigheter skulle även kunna baseras på en bedömning av en körkortsinnehavares intygande på grundval av en allmän skyldighet för alla körkortsinnehavare att redovisa de aspekter av sitt hälsotillstånd som är relevanta för körning, vilket kan leda till en hänvisning till en specialist, ett körförbud som utfärdats av en läkare eller, i sista hand, en återkallelse, indragning eller begränsning av körkortet.

(33) Det bör också stå medlemsstaterna fritt att kombinera sådana åtgärder, för att öka deras effektivitet, och att tillämpa krav i fråga om lämplighet som förare som är strängare än de minimikrav som fastställs i detta direktiv.

(34) Den senaste utvecklingen inom medicinsk teknik har förbättrat trafiksäkerheten genom att uppmärksamma de risker som är förknippade med körning i samband med vissa medicinska tillstånd. Innovationer såsom system för kontinuerlig glukosmätning för personer med diabetes möjliggör en effektiv hantering av sjukdomen i realtid, vilket minskar risker i samband med körning. Denna teknik utvecklas snabbt, vilket säkerställer bättre kontroll av medicinska problem och förbättrar trafiksäkerheten ytterligare.

(35) Med beaktande av studier av olika sjukdomar som medför en risk för svår trötthet och sömnighet bör kommissionen inleda en översyn av de bestämmelser i detta direktiv som handlar om obstruktivt sömnapnésyndrom, så snart ett tillräckligt antal studier har slutförts och är tillgängliga för det vetenskapliga samfundet. Med tanke på de vetenskapliga framsteg som gjorts när det gäller behandling av nedsatt syn bör kommissionen också inleda en översyn av de bestämmelser i detta direktiv som rör detta tillstånd.

(36) För att säkerställa enhetliga rättigheter i hela unionen och utan att det påverkar trafiksäkerheten bör körkort för kategorierna AM, A1, A2, A, B1, B och BE ha en administrativ giltighetstid på 15 år, medan körkort för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E bör ha en administrativ giltighetstid på fem år. Medlemsstaterna bör dock tillåtas att tillämpa en giltighetstid på tio år i stället för 15 år om körkortet också används som personlig id-handling. I enlighet med den ram som redan är i kraft och som gör det möjligt för medlemsstaterna att föreskriva en kortare giltighetstid med stigande ålder skulle den allmänna giltighetstiden kunna förkortas på grundval av objektiva faktorer med en allmän koppling till förarnas genomsnittliga fysiska och psykiska tillstånd, såsom ålder, och medlemsstaterna bör tillåtas att fastställa kortare giltighetstider än de som föreskrivs i detta direktiv i undantagsfall, i enlighet med vad som fastställs i detta direktiv.

(37) Repetitionskurser för erfarna förare kan förbättra trafiksäkerheten genom att öka medvetenheten och kräva att förarna skaffar sig ytterligare erfarenhet av ny teknik som exempelvis avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem. I detta sammanhang, och även i samband med förarutbildning innan körkort utfärdas, kan det vara lämpligt att använda simulatorer för att förbättra viktiga körfärdigheter, såsom att reagera på ogynnsamma förhållanden och nödsituationer.

(38) Mot bakgrund av den gradvisa digitaliseringen och automatiseringen, de allt hårdare kraven på utsläppsminskning inom vägtransportsektorn och den kontinuerliga tekniska utvecklingen av motordrivna fordon är det nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller ny teknik, trafiksäkerhet och hållbarhet. Medlemsstaternas främjande av livslångt lärande för förare, till exempel genom att erbjuda deltagande i kurser för säker körning med återkoppling, kan bidra till en mer inkluderande mobilitet. Sådant livslångt lärande kan spela en avgörande roll för att hålla erfarna förares kompetens uppdaterad i fråga om trafiksäkerhet, ny teknik och förändringar vad gäller fordons vikt, vilket förbättrar bränsleeffektiviteten och minskar utsläppen, samt hastighetsstyrning.

(39) För att göra det möjligt för medlemsstaterna och, i vederbörligen motiverade fall, unionen som helhet, att reagera på kriser som gör det omöjligt för nationella myndigheter att förnya körkort vars giltighetstid annars skulle löpa ut, bör det vara möjligt att förlänga den administrativa giltighetstiden för sådana körkort. En sådan förlängning bör endast vara möjlig under så lång tid som det är absolut nödvändigt.

(40) Principen ”en innehavare – ett körkort” bör hindra varje person från att inneha mer än ett körkort. Principen bör också utvidgas med hänsyn tagen till de tekniska särdragen hos mobila körkort, eftersom en innehavare kan begära att ett fysiskt körkort utfärdas i stället för eller i tillägg till ett mobilt körkort och kan visa ett mobilt körkort på flera elektroniska enheter.

(41) Av trafiksäkerhetsskäl bör det dessutom finnas möjlighet för medlemsstaterna att, för alla körkortsinnehavare som har sin permanenta bosättningsort inom deras territorium, tillämpa sina nationella bestämmelser om ogiltigförklaring, återkallelse, indragning och förnyelse av körkort.

(42) Förare som innehar ett körkort som utfärdats av den medlemsstat där de är bosatta efter ett utbyte mot ett körkort som utfärdats av ett tredjeland bör ha samma behörighet att framföra fordon i hela unionen som om de ursprungligen hade erhållit körkortet inom unionen. Detta bidrar till den fria rörligheten för personer inom unionen.

(43) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att identifiera tredjeländer där en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens säkerställs och därmed ge innehavare av körkort som utfärdats av dessa tredjeländer möjlighet att, under relevanta villkor, vilka ska vara detaljerade och väldefinierade för alla berörda körkortskategorier, byta ut sina körkort på liknande villkor som om körkorten hade utfärdats av en medlemsstat. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([8]).

(44) När det gäller körkort som utfärdats av tredjeländer som inte identifieras i en genomförandeakt som tredjeländer som har en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens, eller som utfärdats av tredjeländer för vilka en sådan genomförandeakt varken uttryckligen tillåter eller förbjuder utbyte av körkort, bör medlemsstaterna tillåtas att byta ut körkorten i enlighet med sina nationella bestämmelser, förutsatt att de använder den eller de unionskoder som är tillämpliga på det körkort som utfärdas. Om innehavaren av ett sådant körkort byter bosättningsort till en ny medlemsstat bör denna medlemsstat inte vara skyldig att tillämpa principen om ömsesidigt erkännande på ett sådant körkort.

(45) Den nya ramen för utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer bör också ses som ett verktyg för att komma till rätta med bristen på yrkesförare, eftersom bestämmelserna syftar till att underlätta den fria rörligheten för innehavare av körkort i olika kategorier. Med tanke på att tredjelandsmedborgare, som är anställda av eller arbetar för ett företag som är etablerat i en medlemsstat och som utför vägtransporter inom unionen, för att få tillstånd att köra kan omfattas av ytterligare krav på kvalifikationer som intygas genom ett yrkeskompetensbevis, bör kommissionen bedöma hur de förväntade positiva effekterna av den nya ramen skulle kunna stödjas ytterligare i förhållande till andra förarhandlingar, utan att det påverkar det övergripande målet att förbättra trafiksäkerheten i unionen.

(46) ”Körkortsturism”, det vill säga att byta bosättningsort för att erhålla ett nytt körkort, bland annat i syfte att kringgå verkan av en ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av en förares rätt att framföra ett motordrivet fordon, av hans eller hennes körkort, eller av erkännandet av körkortets giltighet som införts i en annan medlemsstat, är en utbredd företeelse som påverkar trafiksäkerheten negativt. Förare bör inte, enbart genom att byta bosättningsort, vara undantagna från de krav som ställs på dem för att återfå sitt körkort, ett erkännande av körkortets giltighet eller sin rätt att framföra fordon. Samtidigt bör det klargöras att beteenden från medborgarnas sida, eller bristande fysisk eller psykisk lämplighet som förare, bör leda till ett körförbud på obestämd tid endast om detta är vederbörligen motiverat. Villkor bör fastställas för att andra medlemsstater än den som har infört en ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av ett körkort ändå ska kunna utfärda ett körkort till personen i fråga, om det anses lämpligt baserat på ett välgrundat beslut, och om giltigheten för det körkort som utfärdats på detta sätt är begränsad till territoriet i de medlemsstater som inte har infört ett körförbud på obestämd tid.

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) För att förbättra trafiksäkerheten bör ett unionsomfattande system för beledsagad körning införas för vissa körkortskategorier. Reglerna för ett sådant system bör göra det möjligt för sökande att förvärva körkort i de relevanta kategorierna innan den föreskrivna minimiåldern har uppnåtts. Villkoret för att få använda dessa körkort bör dock vara att föraren beledsagas av en erfaren förare, till exempel en familjemedlem. I sådana situationer bör det av trafiksäkerhetsskäl vara tillåtet för medlemsstaterna att fastställa strängare villkor och regler inom sitt territorium för de körkort som de har utfärdat.

(48) Systemet med beledsagad körning kan, utan att det påverkar det övergripande målet om förbättrad trafiksäkerhet, bidra till att göra yrket som lastbilsförare mer tillgängligt och tilltalande för yngre generationer, bredda deras yrkesmässiga möjligheter och bidra till att åtgärda bristen på förare inom unionen. Medlemsstaterna bör därför ha möjlighet att tillämpa detta system på körkort för kategorierna C1, C1E och C utöver körkorten för kategori B, och de körkort som utfärdas i enlighet med detta bör erkännas ömsesidigt av de medlemsstater som tillämpar detta utökade tillämpningsområde på systemet.

(49) Systemet med beledsagad körning bör inte begränsa medlemsstaternas befintliga möjligheter att sänka minimiåldern för kategori B och att tillämpa därmed sammanhängande villkor nationellt.

(50) De villkor och krav som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 ([9]) för att köra buss i kategori D eller DE från en viss ålder efter erhållande av yrkeskvalifikationer bör förenklas, utan att trafiksäkerheten äventyras.

(51) Medlemsstaterna uppmanas att intensifiera partnerskapen mellan utbildningsinstitutioner, inbegripet universitet och yrkesskolor, och transport- och logistikföretag, i syfte att ta itu med bristen på yrkesförare i unionen. Utvecklingen av och stödet till lärlingsutbildningar, praktikplatser och liknande utbildningsutbud i dessa partnerskap bör ge framtida yrkesförare möjlighet att bekanta sig mer med yrkets fördelar och utmaningar, förbättra sina operativa och organisatoriska färdigheter och skaffa sig erfarenhet, samtidigt som de använder avancerad teknik och avancerade metoder. Kommissionen uppmanas att stödja offentlig-privata partnerskap mellan yrkesskolor och logistik- och transportföretag för att öka tillgången till och kompetensen hos yrkesförare, med hjälp av unionsprogram som Erasmus+.

(52) När medlemsstaterna utvärderar vilka inkomstkällor som finns för att främja trafiksäkerhet rekommenderas de att använda intäkter från bötesstraff för trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 ([10]) för att öka trafiksäkerheten och säkerställa insyn i trafiksäkerhetsåtgärder.

(53) Det bör säkerställas att förare som förvärvar körkort för första gången inte äventyrar trafiksäkerheten. För dessa nya förare bör en prövotid på minst två år fastställas, under vilken strängare regler eller hårdare påföljder för körning under påverkan av alkohol bör gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas befogenhet att reglera förarnas beteende. Sådana strängare regler skulle kunna omfatta eller bestå av särskild utbildning för nya förare där de får ytterligare undervisning i riskmedvetenhet och reflekterar över sitt beteende. Särskilda åtgärder bör också fastställas för att säkerställa en minskning av körning under påverkan av droger bland nya förare och för att uppmuntra dem att använda de säkerhetssystem som krävs på ett korrekt sätt. Sådana åtgärder skulle kunna omfatta strängare regler eller påföljder. Om påföljder används bör de vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande och skulle kunna omfatta kördiskvalifikationer liksom särskild utbildning i riskmedvetenhet för nya förare. Sådana särskilda åtgärder skulle också kunna utgöras av särskilt riktade efterlevnads- och kampanjinsatser. Medlemsstaterna bör fritt få tillämpa ytterligare regler på sitt territorium för nya förare i syfte att förbättra trafiksäkerheten, såsom en andra prövotid för en ytterligare körkortskategori för att ta hänsyn till att den nya kategorin innebär andra risker och kräver annan kompetens.

([9]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (EUT L 330, 23.12.2022, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Allmänt tillämpade nolltoleranssystem för körning under påverkan av alkohol tillsammans med riktade efterlevnadsåtgärder har visat sig vara en effektiv metod för att förbättra trafiksäkerheten. Nolltolerans för alkohol, där man inte beaktar oavsiktlig exponering eller exponering som inte påverkar körförmågan, anses allmänt vara den effektivaste åtgärden för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Nolltoleranspolitik håller också på att införas när det gäller körning under påverkan av droger. Medlemsstaterna uppmanas att behålla och införa sådana allmänt tillämpade nolltoleranssystem i sin nationella lagstiftning, till vilka systemet med prövotid bör vara en kompletterande åtgärd som syftar till att ta itu med överrepresentationen av nya förare, främst ungdomar, i vägtrafikolyckor i samband med körning under påverkan av alkohol och användning av droger.

(55) Medlemsstaterna uppmanas att inkludera åldersanpassad utbildning om trafiksäkerhetsregler och riskmedvetenhet i trafiken som en del av sina läroplaner för grund- och gymnasieskolan, där man också beaktar den ökade popularitet en för enpersonsfordon som elcyklar och elsparkcyklar. Att lära sig de grundläggande trafiksäkerhetsreglerna i tidig ålder kan bidra till att förebygga vägtrafikolyckor genom att det främjar medvetenhet och utvecklar ett ansvarsfullt beteende och därigenom ger medborgare möjlighet att från tidig ålder fatta säkra beslut på grundval av gedigna kunskaper om gällande regler och risker. Kommissionen uppmanas att möjliggöra och stödja utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna och deras myndigheter, bland annat genom ekonomiskt stöd.

(56) Minimikrav för yrkesbehörighet och utbildning för förarprövare bör fastställas i syfte att höja förarprövarnas kompetens och färdighet, inbegripet test av riskmedvetenhet, och därigenom säkerställa en mer objektiv bedömning av körkortsaspiranterna och mer harmoniserade uppkörningsprov. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta delegerade akter för att vid behov ändra dessa minimikrav i syfte att anpassa dem till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen på detta område, inbegripet avancerade förarstödsystem och automatiserade körsystem.

(57) Begreppet normal hemvist bör definieras på ett sätt som gör det möjligt att lösa de problem som uppstår till följd av att det inte går att fastställa normal hemvist på grundval av yrkes- eller familjeband. Regeln att körkort endast får utfärdas av den medlemsstat där sökanden har sin normala hemvist skulle i vissa fall kunna innebära ett oproportionerligt språkhinder. Om det i den medlemsstat där sökanden har sin normala hemvist inte är möjligt att göra proven på det officiella språket i den medlemsstat där sökanden är medborgare bör det därför vara möjligt för sökanden att göra det kunskapsprovet eller det praktiska provet, eller båda, i den medlemsstat där han eller hon är medborgare. Detta undantag bör inte hindra medlemsstaterna från att vidta åtgärder mot missbruk eller bedrägerier som kan utvecklas kring den nya flexibiliteten. Särskilda regler bör fastställas för diplomater och deras familjer, om diplomaternas yrkesuppdrag kräver att de bosätter sig utomlands under en längre tid.

(58) Medlemsstaterna bör bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De bör i möjligaste mån använda det nätverk för EU-körkort som avses i artikel 15.1 i direktiv 2006/126/EG för att tillhandahålla sådant bistånd. Nätverket för EU-körkort syftar till att garantera erkännande av handlingar och förvärvade rättigheter som härrör från medlemsstaterna, bekämpa dokumentförfalskning och olovlig körning, undvika utfärdande av flera körkort och underlätta verkställigheten av kördiskvalifikationer. Medlemsstaterna bör särskilt ges möjlighet att systematiskt kontrollera att de skäl som ledde till eventuella tidigare införda ogiltigförklaringar, återkallelser, indragningar eller begränsningar inte längre föreligger. Användning av nätverket för EU-körkort för genomförandet av andra unionsakter bör endast tillåtas under förutsättning att sådan användning uttryckligen föreskrivs i detta direktiv.

(59) För att det ska bli möjligt att lämna meningsfulla rapporter om genomförandet av detta direktiv bör kommissionen varje år erhålla information om antalet fysiska och mobila körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori. Kommissionen bör också erhålla statistik om allvarliga vägtrafikolyckor där 17-åriga förare som deltar i ett system med beledsagad körning är inblandade, inom ramen för den bredare insamlingen av uppgifter om trafikolyckor bland yrkesförare. Med tanke på utarbetandet av dessa rapporter, medlemsstaternas ömsesidiga bistånd vid genomförandet av detta direktiv och medlemsstaternas gemensamma insatser för att förbättra trafiksäkerheten i allmänhet uppmuntras medlemsstaterna att regelbundet utbyta information med varandra och med kommissionen om bästa praxis när det gäller förarrelaterade trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel utbildning i riskmedvetenhet, program för nya förare, uppmärksamhet på oskyddade trafikanter, livslångt lärande eller uppföljning av förarens lämplighet att framföra fordon. Dessa utbyten kan utgöra en del av ett projektarbete, såsom Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet och EU:s trafiksäkerhetsutbyte, eller av regelbundna expertgruppsmöten. Skillnader i metoder, praxis och nationella särdrag mellan medlemsstaterna är en värdefull källa till ömsesidigt lärande och utbyte av bästa praxis.

(60) Den tekniska utvecklingen och innovationerna när det gäller fordon som drivs med alternativa bränslen, som inverkar på fordonens vikt, påverkar fortfarande regelverket för körkort. Med tanke på att denna ram är tekniskt komplex bör den utvecklas på ett sätt som säkerställer rättssäkerhet och följer principen om teknikneutralitet, så att det garanteras att regler varken gynnar eller missgynnar viss teknik på ett omotiverat sätt, utan i stället utgör en rättvis och framtidssäkrad ram. Kommissionen bör därför följa den tekniska utvecklingen när det gäller fordon som drivs med alternativa bränslen och bedöma dess inverkan på behörighetsordningen för och överensstämmelsen mellan körkortskategorierna i syfte att säkerställa ett tydligt, balanserat och uppdaterat regelverk som garanterar trafiksäkerheten utan att hämma innovationen.

(61) I syfte att uppnå målen för detta direktiv, särskilt att anpassa dess bilagor till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av de delar av bilagorna till detta direktiv som reglerar specifikationerna för fysiska körkort, ändring av den del av bilagorna till detta direktiv som reglerar specifikationerna för mobila körkort, ändring av den del av bilagorna till detta direktiv som fastställer reglerna för tillämpliga nationella koder och unionskoder, ändring av de bilagor till detta direktiv som fastställer vissa minimikrav för utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort samt ändring av de bilagor som fastställer minimikrav för förarprövare. En sådan befogenhet bör beviljas för en period av fem år, med tanke på att det tekniska, operativa och vetenskapliga läget på de områden som regleras av dessa bilagor är under ständig utveckling. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([11]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(62) Kommissionen bör inrätta en särskild expertgrupp för körkort och relaterade frågor för att vid behov kunna begära relevant sakkunskap för utövandet av sin befogenhet att anta delegerade akter samt även för att underlätta och uppmuntra utbyte på unionsnivå mellan berörda parter och experter från medlemsstaterna i alla frågor som rör körkort, körkortsförfaranden, förbättrad trafiksäkerhet och undanröjande av administrativa hinder som begränsar medborgare eller företag. Expertgruppen bör särskilt underlätta utbyte av bästa praxis när det gäller ålders- och lämplighetskrav för körkortsaspiranter, fördelarna med körkortssystem med en behörighetsordning och livslångt lärande, effekterna av ny teknik såsom mobilt körkort och automatiserad eller assisterad körning, främjande av undanröjandet av hinder för fri rörlighet för innehavare av körkort som inte erkänns ömsesidigt, t.ex. för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, och regler för utbildning av och prov för nya förare.

(63) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa detaljerade bestämmelser om: de interoperabilitetsegenskaper hos, och säkerhetsåtgärder som ska gälla för, QR-koder som inkluderas på fysiska körkort, samt bestämmelser om visuellt utseende, interoperabilitet, kontroll, standarder för uppdatering av uppgifter och register och säkerhet hos mobila körkort, organisatoriska arrangemang för behandling och skydd av personuppgifter samt tekniska standarder och säkerhetsstandarder för utbyte av mobila körkort och tillförlitliga förteckningar över betrodda utfärdare för kontroll av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen, i möjligaste mån, även med beaktande av det allmänna ramverket och de tekniska specifikationer som krävs för att tredjeländers myndigheter ska kunna erkänna dessa körkort, och för att fastställa en gemensam uppsättning regler för driften av nätverket för EU-körkort, inbegripet detaljerade operativa krav, gränssnittskrav och tekniska krav, för att säkerställa interoperabilitet mellan nationella system som är anslutna till unionens nätverk för körkort, skydd av personuppgifter som utbyts via unionens nätverk för körkort och lämplig drift av alla funktioner i det nätverket som anges i unionsrätten och nationell rätt. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

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

(64) Kommissionen bör, i vederbörligen motiverade fall avseende förlängning av den administrativa giltighetstiden för körkort i hela unionen, anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter om det på grund av tvingande skäl till skyndsamhet är nödvändigt i händelse av en kris.

(65) För konsekvensens skull bör förordning (EU) 2018/1724 och direktiv (EU) 2022/2561, som behandlar vissa frågor som omfattas av det här direktivet, ändras.

(66) Direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 ([12]) bör upphävas.

(67) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att kraftigt minska antalet offer för vägtrafikolyckor i unionen och främja den fria rörligheten för medborgarna genom att föreskriva enhetliga regler om rätten att framföra fordon samt om utfärdande, förnyelse och ömsesidigt erkännandet av körkort, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, eftersom nationella regler för utfärdande, förnyelse, ersättning och utbyte av körkort skulle leda till så varierande krav att den trafiksäkerhetsnivå och fria rörlighet för medborgare som harmoniserade krav möjliggör inte kan uppnås på annat sätt, utan snarare, på grund av vägtrafikens gränsöverskridande och unionsomfattande karaktär och behovet av att fastställa gemensamma minimikrav, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(68) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 ([13]) och avgav ett yttrande den 25 april 2023 ([14]).

(69) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ([15]), har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av sina införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. I detta direktiv fastställs gemensamma regler om

a) modeller, standarder och kategorier för körkort,

b) utfärdande, giltighet, förnyelse och ömsesidigt erkännande av körkort,

c) vissa aspekter av utbyte, ersättning, ogiltigförklaring, återkallelse, indragning och begränsning av körkort,

d) vissa aspekter som är tillämpliga på nya förare, särskilt när det gäller ett system för beledsagad körning och en prövotid.

([12]) Kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012 om fastställande av tekniska krav för körkort som är försedda med ett lagringsmedium (mikroprocessor) (EUT L 120, 5.5.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

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

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

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

a) mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg enligt definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/14 ([16]), och

b) motordrivna fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dragkraften, och som dessutom är särskilt konstruerade för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar vilka används i samband med jord- och skogsbruk och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *körkort*: en handling, antingen i fysiskt eller digital format, eller både och, som styrker rätten att framföra motordrivna fordon och som anger på vilka villkor innehavaren är behörig att köra.

2. *fysiskt körkort*: körkort i fysiskt format.

3. *mobilt körkort*: körkort i digitalt format.

4. *motordrivet fordon*: varje med motor försett vägfordon som inte är spårbundet.

5. *tvåhjuligt fordon*: fordon som avses i artikel 4.2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ([17]).

6. *trehjuligt fordon*: fordon som avses i artikel 4.2 b i förordning (EU) nr 168/2013.

7. *lätt fyrhjuling*: fordon som avses i artikel 4.2 f i förordning (EU) nr 168/2013.

8. *motorcykel*: tvåhjuligt fordon med eller utan sidvagn som avses i artikel 4.2 c och d i förordning (EU) nr 168/2013.

9. *motordriven trehjuling*: fordon med tre symmetriskt placerade hjul som avses i artikel 4.2 e i förordning (EU) nr 168/2013.

10. *motorfordon*: motordrivet fordon som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport, inbegripet trådbussar.

11. *trådbuss*: fordon som kan anslutas till en strömförande ledning och som inte är spårbundet.

12. *tung fyrhjuling*: fordon som avses i artikel 4.2 g i förordning (EU) nr 168/2013.

13. *campingbil*: fordon avsett för särskilda ändamål i kategori M enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och punkt 5.1 i bilaga I till samma förordning.

14. *kris*: exceptionell, oförutsedd och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som inträffar i eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet och som också hindrar eller avsevärt försämrar möjligheten för körkortsinnehavare eller relevanta nationella myndigheter att genomföra de förfaranden som krävs för att förnya körkort

([16]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/14 av den 19 december 2024 om godkännande och marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg och om ändring av förordning (EU) 2019/1020 (EUT L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Artikel 3

Unionens standardspecifikationer för körkort och ömsesidigt erkännande

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras nationella körkort utfärdas i enlighet med detta direktiv och att de överensstämmer med unionens standardspecifikationer som anges i bilaga I och andra kriterier i enlighet med

a) artikel 4, för fysiska körkort,

b) artikel 5, för mobila körkort.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att fysiska och mobila körkort som utfärdas till samma person är helt likvärdiga vad gäller de rättigheter och villkor enligt vilka den personen är behörig att framföra fordon och i fråga om administrativ giltighet.

3. Utan att det påverkar hanteringen av befintliga körkort vid utbyte eller ersättning, i enlighet med artikel 13.3 och 13.4, får medlemsstaterna inte som en förutsättning kräva att sökanden innehar ett fysiskt eller mobilt körkort när de utfärdar, ersätter, förnyar eller byter ut ett körkort i det andra formatet.

4. Från och med det datum som infaller 54 månader från den dag då den första av genomförandeakterna antas i enlighet med artikel 5.7 ska medlemsstaterna säkerställa att mobila körkort utfärdas som standardformat för körkort, utan att det påverkar sökandens rätt att erhålla körkortet i fysiskt format eller i båda formaten samtidigt genom en och samma ansökan. Efter det att ett körkort har utfärdats i det ena formatet ska innehavaren av ett körkort fortfarande ha rätt att begära att körkortet utfärdas i det andra formatet, inbegripet om innehavarens körkort ännu inte har löpt ut.

5. Medlemsstaterna får utfärda mobila körkort före det datum som avses i punkt 4.

6. Körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Mobila körkort som utfärdats i enlighet med artikel 5 ska dock erkännas ömsesidigt först efter det datum som anges i punkt 4 i den här artikeln.

Artikel 4

Fysiska körkort

1. Medlemsstaterna ska utfärda fysiska körkort på grundval av unionens standardspecifikationer som anges i bilaga I.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas, inbegripet körkort som utfärdades före den 19 januari 2013. De ska underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits.

Fysiska körkort ska, som minimum, skyddas mot förfalskning med hjälp av unionens standardspecifikationer i bilaga I del A2. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer.

3. Om innehavaren av ett giltigt fysiskt körkort som saknar administrativ giltighetstid förlagt sin normala hemvist till en annan medlemsstat än den utfärdande medlemsstaten, får värdmedlemsstaten från och med två år efter den dag då innehavaren bosatte sig permanent på dess territorium tillämpa de administrativa giltighetstider som anges i artikel 10.2 genom att förnya körkortet.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fysiska körkort som har utfärdats eller är i omlopp uppfyller alla krav i detta direktiv senast den 19 januari 2033.

5. Medlemsstaterna får besluta att förse det fysiska körkortet med mikrochip. Om en medlemsstat beslutar att förse sitt fysiska körkort med ett mikrochip får den, om det föreskrivs i dess nationella lagstiftning om körkort, också besluta att lagra fler uppgifter på mikrochippet än vad som anges i bilaga I del D.

Om medlemsstaterna föreskriver att det fysiska körkortet ska förses med mikrochips ska de, som minimum, tillämpa de relevanta tekniska kraven i bilaga I del B–B4. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer.

Om medlemsstaterna antar ett beslut om att förse de fysiska körkort som de utfärdar med mikrochip, eller om de senare ändrar det beslutet, ska de underrätta kommissionen om detta inom tre månader från antagandet av det relevanta beslutet. Medlemsstater som redan har försett sina fysiska körkort med mikrochip ska underrätta kommissionen om detta senast den 26 februari 2026.

6. Medlemsstaterna får besluta att inkludera en QR-kod, i stället för eller tillsammans med mikrochippet, på det utrymme på de fysiska körkorten som är reserverat för mikrochippet. QR-koden ska göra det möjligt att kontrollera att informationen på det fysiska körkortet är korrekt.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla åtgärder som rör införande av en QR-kod på körkort och om eventuella ytterligare ändringar till följd av en sådan åtgärd, inom tre månader efter antagandet.

Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om de interoperabilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som QR-koder på fysiska körkort ska överensstämma med. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 26.2.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera informationen på det fysiska körkortet inte lagras av kontrollanten, såvida inte en sådan lagring är tillåten enligt unionsrätten eller nationell rätt, och ska säkerställa att den myndighet som utfärdat körkortet inte underrättas om kontrollen.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra bilaga I delarna A1 och A2, B-B4 samt D när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

Artikel 5

Mobila körkort

1. Medlemsstaterna ska utfärda mobila körkort på grundval av unionens standardspecifikationer som anges i bilaga I del C.

2. Varje medlemsstat ska säkerställa att de mobila körkort som den utfärdar finns tillgängliga elektroniskt utan kostnad för innehavarna.

Mobila körkort ska utfärdas till innehavare för användning med europeiska digitala identitetsplånböcker som elektroniska intyg på attribut i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 910/2014 ([18]).

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att mobila körkort inte innehåller andra uppgifter än de som avses i bilaga I del D i och att inga andra personuppgifter än de som krävs för att kontrollera innehavarens körrättigheter behandlas av kontrollanten i samband med kontrollen.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera körrättigheterna för det mobila körkortets innehavare inte lagras av kontrollanten, såvida inte en sådan lagring är tillåten enligt unionsrätten eller nationell rätt.

5. Medlemsstaterna ska överlämna en förteckning över utfärdare av mobila körkort till kommissionen och hålla denna förteckning uppdaterad. Kommissionen ska göra dessa förteckningar tillgängliga för allmänheten genom en säker kanal och i en elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatiserad behandling.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra bilaga I del C när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Senast den 26 november 2026 ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om visuellt utseende, interoperabilitet, testning, standarder för uppdatering av uppgifter och register och säkerhet hos mobila körkort, organisatoriska åtgärder för behandling och skydd av personuppgifter, kontroll samt tekniska standarder och säkerhetsstandarder för utbyte av mobila körkort och de tillförlitliga förteckningarna över betrodda utfärdare för kontroll av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet med nationella system. Kommissionen ska i möjligaste mån beakta den allmänna ram och de tekniska specifikationer som krävs för att tredjeländers myndigheter ska kunna erkänna dessa körkort. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 26.2.

Artikel 6

Kategorier av körkort

1. Körkortet ska ge innehavaren behörighet att framföra motordrivna fordon enligt följande kategorisering:

a) Mopeder

Kategori AM:

— Tvåhjuliga fordon eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en hastighet på högst 45 km/h och en högsta nettoeffekt som inte överstiger 4 kW, utom sådana som är konstruerade för en hastighet på högst 25 km/h.

— Lätta fyrhjulingar.

b) Motorcyklar och motordrivna trehjulingar:

i) Kategori A1:

— Motorcyklar vars motor har en cylindervolym som inte överstiger 125 kubikcentimeter, en högsta nettoeffekt som inte överstiger 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg.

— Motordrivna trehjulingar med en högsta nettoeffekt som inte överstiger 15 kW.

ii) Kategori A2:

— Motorcyklar med en högsta nettoeffekt som inte överstiger 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som inte härstammar från ett fordon med en nettoeffekt som överstiger 70 kW.

iii) Kategori A:

— Motorcyklar

— Motordrivna trehjulingar med en högsta nettoeffekt som överstiger 15 kW.

Till motordrivna fordon i de kategorier som avses i led a och i detta led får ett släpfordon kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger hälften av dragfordonets olastade vikt. Medlemsstaterna får tillämpa ytterligare villkor för de körkort som de utfärdar, med beaktande av trafiksäkerheten.

c) Motorfordon:

i) Kategori B1:

— Tunga fyrhjulingar.

Kategori B1 ska inte vara obligatorisk. I medlemsstater som inte inför denna körkortskategori ska ett B-körkort krävas för att få köra sådana fordon. Dessa medlemsstater får vägra att byta ut ett körkort när det gäller kategori B1.

Medlemsstaterna får också besluta att, för körning på deras territorium, införa denna kategori uteslutande för sådana fordon som avses i artikel 9.4 första stycket c, på de villkor som anges däri och med förbehåll för de ytterligare kraven att föraren är under 21 år vid den tidpunkt då körkortet utfärdas och att körkortet för denna kategori upphör att gälla när innehavaren fyller 21 år. Om en medlemsstat beslutar att göra det ska den ange unionskod 60.03 på körkortet enligt bilaga I del E.

ii) Kategori B:

— Motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.

— Till motorfordon i denna kategori får ett sådant släpfordon i kategori O_1 som avses i artikel 4.1 c i i förordning (EU) 2018/858 kopplas.

Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får ett motorfordon i denna kategori kopplas till ett sådant släpfordon i kategori O_2 som avses i artikel 4.1 c ii i förordning (EU) 2018/858, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationens vikt överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna, i enlighet med bilaga V, kräva att den bara får köras efter

— genomförd utbildning, eller

— godkänt körprov.

Medlemsstaterna får också ställa krav på både sådan utbildning och godkänt körprov.

Under förutsättning att en sådan utbildning har genomförts eller att prov har godkänts, eller båda, i enlighet med bilaga V, och utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, får motorfordon i denna kategori bestå av

— en campingbil med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 4 250 kg, inbegripet i kombination med ett släpfordon, om fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 5 000 kg,

— med förbehåll för ett godkännande från en medlemsstat i enlighet med villkoren i artikel 9.4 d, ett motordrivet utryckningsfordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, bland annat genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, däribland polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon eller brandkårsfordon, med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 5 000 kg, inbegripet när det är kopplat till ett släpfordon, eller

— ett motorfordon som drivs med alternativa bränslen, som omfattas av den överensstämmelse som avses i artikel 9.2 j, kopplat till ett släpfordon, och som inte redan omfattas av andra strecksatsen, om den tillåtna totalvikten för denna fordonskombination överstiger 4 250 kg men inte överstiger 5 000 kg.

Medlemsstaterna ska med hjälp av den tillämpliga unionskod som anges i bilaga I del E på körkortet ange att en sådan fordonskombination eller campingbil eller ett sådant utryckningsfordon får köras.

iii) Kategori BE:

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och ett släpfordon eller en påhängsvagn i viktkategori O_1 eller O_2 enligt artikel 4.1 c i förordning (EU) 2018/858.

iv) Kategori C1:

— Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 7 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.

— Till motorfordon i denna kategori får ett sådant släpfordon i kategori O_1 som avses i artikel 4.1 c i i förordning (EU) 2018/858 kopplas.

v) Kategori C1E:

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer där dragfordonet är i kategori C1 och dess släpfordon eller påhängsvagn har en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer där dragfordonet är i kategori B och dess släpfordon eller påhängsvagn har en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg, under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

vi) Kategori C:

— Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.

— Till motorfordon i denna kategori får ett sådant släpfordon i kategori O_1 som avses i artikel 4.1 c i i förordning (EU) 2018/858 kopplas.

vii) Kategori CE:

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer där dragfordonet är i kategori C och dess släpfordon eller påhängsvagn har en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

viii) Kategori D1:

— Motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta men högst 16 passagerare utöver föraren, och med en längd på högst åtta meter.

— Till motorfordon i denna kategori får ett sådant släpfordon i kategori O_1 som avses i artikel 4.1 c i i förordning (EU) 2018/858 kopplas.

ix) Kategori D1E:

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer där dragfordonet är i kategori D1 och dess släpfordon har en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

x) Kategori D:

— Motorfordon konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren.

— Till motorfordon i denna kategori får ett sådant släpfordon i kategori O_1 som avses i artikel 4.1 c i i förordning (EU) 2018/858 kopplas.

xi) Kategori DE:

— Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer där dragfordonet är i kategori D och dess släpfordon har en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

2. Medlemsstaterna får från tillämpningen av denna artikel undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon, inbegripet specialfordon för personer med funktionsnedsättning, med förbehåll för kommissionens förhandsgodkännande, som ska baseras på en bedömning av det föreslagna undantagets inverkan på trafiksäkerheten.

Medlemsstaterna får från tillämpningen av detta direktiv undanta fordon som används av försvarsmakten och civilförsvarsorgan eller som står under deras kontroll. De ska underrätta kommissionen om detta.

Artikel 7

Minimiåldrar

1. Minimiåldern för en sökande till vilken ett körkort kan utfärdas ska vara följande:

a) 16 år för kategorierna AM, A1 och B1.

b) 18 år för kategorierna A2, B, BE, C1 och C1E.

c) Vad gäller kategori A:

i) 20 år för motorcyklar. För behörighet att framföra motorcyklar i denna kategori krävs dock minst två års tidigare erfarenhet av att framföra motorcyklar med körkort för kategori A2. Detta krav på två års tidigare erfarenhet får dock åsidosättas om sökanden har fyllt 24 år.

ii) 21 år för motordrivna trehjulingar med en effekt på mer än 15 kW.

d) 21 år för kategorierna C, CE, D1 och D1E.

e) 18 år för kategorierna C och CE, förutsatt att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561.

f) 24 år för kategorierna D och DE.

g) 21 år för kategorierna D och DE, förutsatt att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 eller 6.2 i direktiv (EU) 2022/2561.

2. Medlemsstaterna får höja eller sänka minimiåldern för utfärdande av körkort enligt följande:

a) För kategori AM ned till 14 år eller upp till 18 år.

b) För kategori B1 upp till 18 år.

För kategori B1 får medlemsstaterna, efter förhandsgodkännande från kommissionen, ändå sänka minimiåldern till 15 år för utfärdande av körkort som är begränsade till deras territorium, för de fordon som avses i artikel 9.4 c och på de villkor som anges i artikel 6.1 c i och i artikel 9.4 c.

c) För kategori A1 upp till 18 år, förutsatt att båda följande villkor är uppfyllda:

i) Att det är minst två års skillnad mellan minimiåldern för kategori A1 och minimiåldern för kategori A2.

ii) Att en minimiperiod om två års erfarenhet av att köra motorcyklar i kategori A2 krävs innan tillstånd att köra motorcyklar i kategori A kan beviljas, så som anges i punkt 1 c i.

d) För kategorierna B och BE ned till 17 år.

e) För kategorierna D1, D1E, D och DE, ned till 18 år, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

i) Föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561.

ii) Endast för kategorierna D och DE: föraren omfattas av de begränsningar som anges i artikel 5.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2022/2561.

f) För kategorierna D och DE ned till 20 år, förutsatt att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561.

3. Medlemsstaterna får sänka minimiåldern för kategori C till 18 år och för kategori D till 21 år när det gäller

a) motordrivna utryckningsfordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, bland annat genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, däribland polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon eller brandkårsfordon.

b) fordon som provas på väg i syfte att göra reparationer eller underhåll.

4. Körkort som utfärdats i enlighet med punkterna 2 och 3 ska endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortsinnehavaren har nått den minimiålder som anges i punkt 1, varefter de ska vara giltiga i hela unionen.

Medlemsstaterna får erkänna giltigheten av körkort som utfärdats till förare under den minimiålder som anges i punkt 1 på sitt territorium. De får dock inte erkänna giltigheten av körkort som utfärdats enligt punkt 2 b, e och f.

Medlemsstaterna får på sina respektive territorium ömsesidigt erkänna giltigheten av körkort som utfärdats till förare under den minimiålder som anges i punkt 3 a.

Artikel 8

Villkor och begränsningar

1. Om medlemsstaterna utfärdar ett körkort på vissa villkor ska de ange dessa villkor på körkortet genom att använda de relevanta unionskoder som anges i bilaga I del E. De får också använda nationella koder för villkor som inte ingår i bilaga I del E. Om de gör detta ska de underrätta kommissionen i god tid och lämna närmare uppgifter om de nationella koderna och de fall där de används, både när detta direktiv träder i kraft och vid senare tillägg till eller ändringar av sådana nationella koder.

Om körkortet till följd av förarens fysiska funktionsnedsättning utfärdas endast för vissa typer av fordon eller för fordon som är anpassade för att kompensera för en sådan fysisk funktionsnedsättning, ska det körprov som föreskrivs i artikel 10.1 avläggas i ett sådant fordon. Medlemsstaterna ska anta de bestämmelser som är krävs för att göra det möjligt för personer med en fysisk funktionsnedsättning att avlägga prov i ett fordon som är anpassat till deras fysiska funktionsnedsättning.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra bilaga I del E när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

Artikel 9

Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

1. Körkort för kategorierna BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE får utfärdas endast för förare som redan har behörighet att framföra fordon i kategori B.

2. Körkortens giltighet ska fastställas enligt följande:

a) Körkort för kategorierna C1E, CE, D1E eller DE ska även gälla för fordonskombinationer i kategori BE.

b) Körkort för kategori CE ska även gälla för kategori DE om innehavaren har behörighet att framföra fordon i kategori D.

c) Körkort för kategori C1E eller CE ska även gälla för kategori D1E om innehavaren har behörighet att framföra fordon i kategori D1.

d) Körkort för kategorierna CE och DE ska även gälla för kategorierna C och C1 respektive D och D1.

e) Körkort för kategorierna CE och DE ska även gälla för fordonskombinationer i kategori C1E respektive D1E.

f) Körkort för kategorierna C1E och D1E ska även gälla för kategorierna C1 respektive D1.

g) Körkort för samtliga kategorier ska även gälla för motordrivna fordon i kategori AM. En medlemsstat får dock när det gäller körkort som är utfärdade inom dess territorium begränsa överensstämmelsen för kategori AM till körkort för kategorierna A1, A2 och A om denna medlemsstat inför ett körprov som ett villkor för att erhålla körkort för kategori AM.

h) Körkort för kategori A2 ska även gälla för kategori A1.

i) Körkort för kategori A, B, C eller D ska även gälla för kategorierna A1 och A2, B1, C1 respektive D1.

j) Ett körkort för kategori B ska två år efter det första utfärdandet även vara giltigt för framförande av motorfordon, inklusive motordrivna utryckningsfordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, inbegripet genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, däribland polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon eller brandkårsfordon, som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EG och som har godkänts enligt förordning (EU) 2018/858, med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 4 250 kg. Om villkoret i artikel 6.1 c ii i detta direktiv är uppfyllt får dessa fordon kopplas till ett släpfordon, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 5 000 kg. Campingbilar ska inte omfattas av den överensstämmelse som avses i denna punkt.

k) Ett körkort för kategori BE ska två år efter det första utfärdandet även vara giltigt för framförande av en kombination med ett motorfordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EG och som godkänts enligt förordning (EU) 2018/858, med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 4 250 kg, som ett dragfordon och ett släpfordon eller en påhängsvagn i viktkategori O_1 eller O_2 enligt artikel 4.1 c i förordning (EU) 2018/858.

3. För körning inom det egna territoriet får medlemsstaterna dessutom tillåta följande:

a) Att körkort för kategori B ger behörighet att framföra motordrivna trehjulingar med en högsta nettoeffekt som överstiger 15 kW, förutsatt att innehavaren av körkortet för kategori B är minst 21 år gammal.

b) Att körkort för kategori B ger behörighet att framföra motorcykel enligt kategori A1.

Överensstämmelserna enligt första stycket ska erkännas ömsesidigt av de medlemsstater som beviljat dem.

Medlemsstaterna ska på körkortet ange att innehavaren är behörig att framföra fordon enligt första stycket endast med hjälp av de tillämpliga unionskoder som anges i bilaga I del E.

Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om de överensstämmelser som avses i första stycket och som beviljas på deras territorium, inbegripet eventuella nationella koder som användes före den 25 november 2025. Kommissionen ska göra den informationen tillgänglig för medlemsstaterna.

4. Medlemsstaterna får på sitt territorium tillåta att följande kategorier av fordon framförs:

a) Fordon i kategori D1 med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg, exklusive all specialutrustning avsedd för transport av personer med funktionsnedsättning, framförda av förare över 21 års ålder med körkort för kategori B minst två år efter det att körkortet utfärdades till föraren för första gången och förutsatt att fordonen används i samhällsnyttig verksamhet av enheter som inte är affärsdrivande och att föraren utan ersättning bidrar med sina tjänster.

b) Fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg framförda av förare över 21 års ålder med körkort för kategori B minst två år efter det att körkortet utfärdades till föraren för första gången, förutsatt att dessa fordon uppfyller samtliga följande villkor:

i) De är avsedda att användas endast för undervisning eller rekreation när de står stilla.

ii) De används i samhällsnyttig verksamhet av enheter som inte är affärsdrivande.

iii) De har ändrats så att de varken kan användas för transport av fler än nio personer eller för transport av andra varor än de som är absolut nödvändiga för de ändamål som fastställs i led i och ii.

c) Fordon i kategori B med en tillåten totalvikt som inte överstiger 2 500 kg och med en högsta hastighet som är tekniskt begränsad till 45 km/h, framförda av förare under 21 års ålder som innehar körkort för kategori B1 som utfärdats på de villkor som anges i artikel 6.1 c i andra stycket och, om så är relevant, artikel 7.2 b.

d) Motordrivna fordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, bland annat genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, däribland polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon eller brandkårsfordon, med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte överstiger 5 000 kg, som får kopplas till ett släpfordon när den tillåtna totalvikten för denna fordonskombination inte överstiger 5 000 kg, av förare som har fyllt 20 år, innehar ett körkort för kategori B, har genomgått den utbildning eller avlagt det prov, eller båda, som föreskrivs i artikel 6.1 c ii och endast kör utryckningsfordonet för avsedda ändamål, inklusive nödvändiga underhålls- och testkörningar.

När medlemsstaterna på körkortet anger att innehavaren är behörig att framföra fordon enligt första stycket a och b, ska detta göras endast med hjälp av de tillämpliga nationella koderna.

Medlemsstaterna får, tillfälligt eller på obestämd tid, på sina respektive territorier ömsesidigt erkänna giltigheten av körkort som utfärdats enligt första stycket d.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla tillåtelser de medger i enlighet med denna punkt.

5. Medlemsstaterna ska ha behörighet att inom sina territorier tillåta att fordon i kategori D eller D1 framförs av innehavare av körkort som utfärdats för kategori C, förutsatt att ingen annan person transporteras i fordonet och att föraren är en person som

a) utför en trafiksäkerhetsprovning i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ([19]) inom en radie av 5 km från provningscentrumet, eller

b) är mekaniker vid en reparationsverkstad och utför en testkörning inom en radie av 5 km från verkstaden, när fordonet har reparerats, eller i underhålls- eller kontrollsyfte.

När innehavaren av ett körkort för kategori C lämnar provningscentrumet eller verkstaden ska han eller hon vid varje kontroll kunna bevisa att fordonet körs för trafiksäkerhetsprovning enligt led a eller för testkörning enligt led b. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla tillåtelser de medger i enlighet med denna punkt.

([19]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Artikel 10

Utfärdande, giltighet och förnyelse

1. Körkort får endast utfärdas till sökande som uppfyller följande villkor:

a) De har godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov, i enlighet med bilaga II, och de uppfyller de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motorfordon som anges i bilaga III.

b) De har när det gäller kategori AM godkänts enbart i ett kunskapsprov. Medlemsstaterna får dock kräva att sökande ska ha godkänts i ett körprov och får tillämpa artikel 11 när det gäller denna kategori.

För tre- och fyrhjulingar i denna kategori får medlemsstaterna införa ett särskilt körprov. För differentiering av fordon i kategori AM får en nationell kod införas i körkortet.

c) De har när det gäller kategori A2 eller kategori A, och under förutsättning att de har minst två års erfarenhet av att framföra en motorcykel i kategori A1 respektive kategori A2, antingen

i) endast godkänts i ett körprov, eller

ii) genomgått en utbildning i enlighet med bilaga VI.

d) De har genomgått en utbildning eller godkänts i ett körprov, eller genomgått en utbildning och godkänts i ett körprov i enlighet med bilaga V när det gäller kategori B för att köra en fordonskombination, en campingbil, ett utryckningsfordon eller ett motorfordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 6.1 c ii.

e) De har sin normala hemvist på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet, eller omfattas av de undantag som föreskrivs i artikel 20.3 eller 20.4, eller kan styrka att de vid den tidpunkt då de lämnar in sin ansökan har studerat där under åtminstone de sex föregående månaderna.

2. Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av medlemsstaterna ska vara följande:

a) 15 år för kategorierna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE. Medlemsstaterna får förkorta denna giltighetstid till tio år om körkortet också kan användas som personlig identitetshandling enligt deras nationella rätt.

b) 5 år för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E.

Förnyelse av ett körkort får automatiskt medföra en ny administrativ giltighetstid för en eller flera kategorier som innehavaren har behörighet för, i den utsträckning som överensstämmer med detta direktiv.

Att körkortet är försett med ett mikrochip eller en QR-kod enligt artikel 4.5 och 4.6 ska inte utgöra en förutsättning för körkortets giltighet. Att ett mikrochip eller en QR-kod har försvunnit, inte kan läsas eller på annat sätt har skadats ska inte påverka körkortets giltighet.

Medlemsstaterna får, i syfte att förbättra trafiksäkerheten, begränsa den administrativa giltighetstiden för alla körkortskategorier som utfärdas till nya förare för att tillämpa särskilda åtgärder på sådana förare.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort för alla kategorier om det är nödvändigt för att tillämpa tätare medicinska kontroller, självskattningar eller andra särskilda åtgärder, inbegripet begränsningar för den som begår trafiköverträdelser.

Medlemsstaterna ska begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort i enlighet med artikel 6.1 c i andra stycket. Körkort som begränsas på detta sätt får inte förnyas.

Medlemsstaterna får förkorta den administrativa giltighetstid som anges i första stycket för körkort för innehavare bosatta på deras territorium som uppnått 65 års ålder i syfte att kräva tätare medicinska kontroller, självskattningar eller andra särskilda åtgärder, inbegripet repetitionskurser. En sådan förkortad administrativ giltighetstid får endast tillämpas vid förnyelse av körkort.

Medlemsstaterna får förkorta den administrativa giltighetstid som anges i denna punkt för körkort för personer som har beviljats tillfälligt uppehållstillstånd eller som på deras territorium åtnjuter tillfälligt skydd eller tillräckligt skydd enligt nationell rätt.

3. För förnyelse av körkort vid den administrativa giltighetstidens utgång ska följande villkor båda vara uppfyllda:

a) Den som ansöker om förnyelse uppfyller fortfarande de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motorfordon som anges i bilaga III.

b) Den som ansöker om förnyelse har sin normala hemvist på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet, eller omfattas av de undantag som föreskrivs i artikel 20.3, eller bestyrkande av att den som ansöker om förnyelse har studerat där under åtminstone de sex föregående månaderna vid tidpunkten för ansökan.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell straffrätt och polisrätt får medlemsstaterna för utfärdande av körkort tillämpa nationella bestämmelser som rör andra förhållanden än de som fastställs i detta direktiv. De ska underrätta kommissionen om detta.

5. Ingen person får inneha mer än ett körkort. Ett mobilt körkort får dock visas samtidigt på fler än en elektronisk enhet.

En medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort om sökanden redan innehar ett körkort utfärdat av en annan medlemsstat.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att tillämpa andra stycket. Nödvändiga åtgärder när det gäller utfärdande, ersättning, förnyelse eller utbyte av ett körkort ska, om det finns rimlig anledning att misstänka att sökanden redan innehar ett annat körkort, inbegripa att kontrollera med andra medlemsstater om sökanden innehar ett annat körkort. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda nätverket för EU-körkort.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.6 ska den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet säkerställa att den som ansöker om körkort uppfyller kraven i punkt 1 i den här artikeln och tillämpa sina nationella bestämmelser om upphävande av körkortet eller av rätten att framföra fordon om det kan fastställas att ett visst körkort har utfärdats utan att dessa krav var uppfyllda.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra bilagorna II, III, V och VI när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

Artikel 11

Uppfyllande av minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet

1. Medlemsstaterna ska, innan ett körkort utfärdas för första gången, säkerställa att sökande genomgår en medicinsk undersökning i enlighet med minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet; denna undersökning ska omfatta alla de medicinska tillstånd som anges i bilaga III. Detta gäller endast för utfärdande av körkort för kategori AM om medlemsstaten i fråga kräver detta i enlighet med artikel 10.1 b. En medicinsk undersökning ska dock krävas vid ansökan om körkort för kategori C, CE, C1, C1E, D, D1, DE eller D1E, oavsett om en medicinsk undersökning har genomförts för en annan kategori.

2. Innan ett körkort förnyas ska den som ansöker om förnyelse genomgå en medicinsk undersökning som omfattar de medicinska tillstånd som anges i bilaga III. Detta ska endast gälla för förnyelse av körkort för kategori AM om medlemsstaten i fråga kräver detta i enlighet med artikel 10.1 b.

3. För kategorierna AM, A, A1, A2, B, B1 och BE får medlemsstaterna, trots vad som anges i punkterna 1 och 2, och i den mån inte annat föreskrivs i bilaga III, såsom när det gäller en lämplig bedömning av synförmågan hos den som ansöker om körkort i enlighet med punkt 3 i bilaga III, i stället för att kräva en medicinsk undersökning, tillämpa en av eller båda följande alternativa åtgärder:

a) Kräva att sökanden eller körkortsinnehavaren fyller i ett formulär för självskattning som omfattar de medicinska tillstånd som anges i bilaga III när de ansöker om utfärdande eller förnyelse av ett körkort.

b) Inrätta ett nationellt system för bedömning av lämplighet som förare för att säkerställa att åtgärder vidtas vid betydande förändringar av den fysiska eller psykiska lämpligheten så att de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som anges i bilaga III uppfylls, efter det att körkortet har utfärdats till sökanden efter en medicinsk undersökning eller en självskattning.

4. Medlemsstaterna får fastställa lämpliga åtgärder för att hantera bristande efterlevnad av kravet på att fylla i ett formulär för självskattning eller vid medvetet tillhandahållande av felaktig eller ofullständig information i formuläret för självskattning, eller vid underlåtelse att uppfylla något krav som fastställts i enlighet med punkt 3 b.

5. Medlemsstaterna får tillämpa den alternativa åtgärden enligt punkt 3 b på ett sådant sätt att den möjliggör kontroll av lämpligheten som förare under administrativa giltighetstider.

6. Om det på grundval av uppgifter som erhållits genom de olika alternativa åtgärder som anges i punkt 3 framkommer att sökanden eller körkortsinnehavaren sannolikt har ett eller flera av de medicinska tillstånd som anges i bilaga III, ska medlemsstaterna säkerställa att sökanden eller körkortsinnehavaren genomgår en medicinsk undersökning innan medlemsstaterna utfärdar eller förnyar körkortet.

7. Denna artikel ska inte hindra medlemsstaterna från att vidta åtgärder för att öka medvetenheten och förbättra kunskaperna inom hälso- och sjukvårdssektorn och hos körkortsinnehavarna om de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motorfordon som anges i bilaga III.

Om medlemsstaterna antar riktlinjer för läkare när det gäller att bidra till att identifiera körkortsinnehavare som inte längre uppfyller minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som förare ska de underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska göra riktlinjerna tillgängliga för de övriga medlemsstaterna.

Om medlemsstaterna tar fram informationskampanjer som riktar sig till allmänheten för att informera om psykiska eller fysiska hälsotillstånd som kan försämra lämpligheten som förare ska de underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska göra informationen tillgänglig för de övriga medlemsstaterna.

8. Medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i bilaga III.

Artikel 12

Förlängning av giltighetstiden i händelse av en kris

1. I händelse av en kris får medlemsstaterna förlänga den administrativa giltighetstiden med högst sex månader för körkort som annars skulle ha löpt ut. Förlängningen får utökas om krisen består.

2. Varje sådan förlängning ska vara vederbörligen motiverad och omedelbart anmälas till kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra dessa uppgifter i *Europeiska unionens officiella tidning*. Medlemsstaterna ska erkänna giltigheten för körkort vars administrativa giltighetstid har förlängts enligt denna artikel.

3. När det föreligger vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet i samband med en sådan kris som avses i punkt 1, som påverkar två eller flera medlemsstater, får kommissionen anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter för att förlänga den administrativa giltighetstiden för alla eller vissa kategorier av körkort som annars skulle ha löpt ut. Förlängningen ska inte överstiga sex månader och får utökas om krisen består. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 26.3.

4. Om en medlemsstat inte påverkas, och sannolikt inte kommer att påverkas, av svårigheter som gjort det praktiskt omöjligt att förnya körkort till följd av en sådan kris som påverkar två eller flera medlemsstater enligt punkt 3, eller har vidtagit lämpliga nationella åtgärder för att mildra krisens effekter, får den medlemsstaten, efter att först ha underrättat kommissionen, besluta att inte tillämpa den förlängning som införts genom en sådan genomförandeakt som avses i punkt 3. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta och offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 13

Utbyte och ersättning av körkort som utfärdats av medlemsstaterna

1. Om innehavaren av ett giltigt körkort utfärdat av en medlemsstat har förlagt sin normala hemvist till en annan medlemsstat får innehavaren, från medlemsstaten där innehavaren har sin normala hemvist, begära att få körkortet utbytt mot ett likvärdigt körkort. Den medlemsstat till vilken begäran om utbytet riktats ska kontrollera för vilken eller vilka kategorier det körkort som ska bytas ut fortfarande är giltigt.

2. Om inte annat följer av tillämpningen av territorialitetsprincipen i straffrätt och polisrätt får den medlemsstat där körkortsinnehavaren har sin normala hemvist tillämpa sina nationella bestämmelser om ogiltigförklaring, återkallelse, indragning och begränsning av innehavarens rätt att framföra fordon om körkortet utfärdats av en annan medlemsstat, och den får vid behov byta ut körkortet i detta syfte.

3. Den medlemsstat som byter ut ett fysiskt körkort ska återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten och ange skälen för utbytet.

Den medlemsstat som byter ut ett mobilt körkort ska underrätta myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten och ange skälen för utbytet. Den utfärdande medlemsstaten ska säkerställa att det föregående mobila körkortet inte längre kan visas på den elektroniska enhet som körkortsinnehavaren använder för detta ändamål. Medlemsstaterna ska använda nätverket för EU-körkort för kommunikationsändamål.

4. Vid skada på eller förlust eller stöld av ett fysiskt körkort eller bedräglig användning av ett fysiskt eller mobilt körkort får endast de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där körkortsinnehavaren har sin normala hemvist eller, vid tillämpning av artikel 20.3, de behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten utfärda ett ersättningskörkort. Dessa myndigheter ska utfärda ersättningskörkortet på grundval av de uppgifter de har tillgängliga eller, när så är lämpligt, på grundval av ett intyg från de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som utfärdade det ursprungliga körkortet. Om ett körkort har ersatts av en annan medlemsstat än den utfärdande medlemsstaten och det ersatta körkortet fortfarande innehas av eller kan visas av innehavaren av körkortet i fråga, ska de förfaranden som anges i punkt 3 tillämpas.

Artikel 14

Intygande av rätten att framföra fordon vid utbyte eller ersättning

Vid utbyte eller ersättning av ett körkort ska den medlemsstat som utför ersättningen eller utbytet säkerställa att medlemsstaternas behöriga myndigheter kan kontrollera giltigheten när det gäller körkortsinnehavarens körrättigheter, särskilt vid vägkontroller. I detta syfte ska medlemsstaten utan dröjsmål tillhandahålla nödvändig information om ersättningen eller utbytet av ett körkort i nätverket för EU-körkort om utbytes- eller ersättningsförfarandets längd gör det nödvändigt. I sådana fall ska medlemsstaten förse innehavaren av det berörda körkortet med en handling som visar att en begäran om ersättning eller utbyte av innehavarens körkort har gjorts.

Artikel 15

Utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer

1. Om en medlemsstat föreskriver utbyte av körkort som utfärdats av ett tredjeland till en körkortsinnehavare som har förlagt sin normala hemvist till dess territorium, ska den medlemsstaten byta ut körkortet i enlighet med denna artikel.

2. Om en medlemsstat byter ut ett körkort som har utfärdats av ett tredjeland som inte har varit föremål för en genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7 i denna artikel, ska utbytet anges på det körkort som utfärdats av den medlemsstaten med hjälp av den relevanta kod som anges i bilaga I del E, liksom eventuell senare förnyelse eller ersättning. Om innehavaren av det körkortet senare förlägger sin normala hemvist till en annan medlemsstat, får denna medlemsstat besluta att inte tillämpa principen om ömsesidigt erkännande i artikel 3.6.

Medlemsstaterna ska vid sådana utbyten tillämpa sin nationella rätt i enlighet med villkoren i denna punkt.

3. Om körkortet har utfärdats i en kategori och av ett tredjeland som varit föremål för en genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7, ska utbytet anges på det körkort som utfärdats av den berörda medlemsstaten med användning av den relevanta kod som anges i bilaga I del E. I sådana fall ska medlemsstaterna byta ut körkortet i enlighet med de villkor som anges i den relevanta genomförandeakten.

4. Om ett körkort som utfärdats av en medlemsstat har bytts ut mot ett körkort från ett tredjeland, får medlemsstaterna inte kräva att några ytterligare villkor är uppfyllda utöver dem som anges i artikel 10.3 a eller ange ytterligare uppgifter för utbyte av detta körkort från ett tredjeland, med avseende på kategorierna i det ursprungliga körkortet.

I den situation som avses i första stycket ska följande regler gälla om en sökande begär att få byta ut ett körkort som även är giltigt för kategorier för vilka sökanden har förvärvat rätten att framföra fordon i ett tredjeland:

a) Om körkortet har utfärdats för en kategori och av ett tredjeland som varit föremål för en genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7, ska punkt 3 tillämpas.

b) I avsaknad av en genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7 ska punkt 2 tillämpas.

5. Sådana utbyten som avses i punkterna 2, 3 och 4 ska endast genomföras om det körkort som utfärdats av tredjelandet har återlämnats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken begäran om utbytet riktats.

6. Kommissionen får fastställa att ett tredjeland har ett ramverk för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens, vilket gör det möjligt att byta ut körkort som utfärdats av detta tredjeland, vid behov efter det att vissa på förhand fastställda villkor har uppfyllts, i enlighet med punkt 3.

När kommissionen gör ett sådant fastställande som avses i första stycket får den, i samarbete med medlemsstaterna, bedöma tredjelandets ramverk för vägtransporter. Medlemsstaterna ska yttra sig om det ramverk för vägtransporter som finns i det aktuella tredjelandet inom en period som ska fastställas av kommissionen. Denna period ska vara minst 6 månader och högst 18 månader lång. Kommissionen ska genomföra bedömningen så snart den har tagit emot yttranden från alla medlemsstater eller när tidsfristen för att sända yttrandena har löpt ut, beroende på vilket som inträffar först.

Vid bedömningen av det ramverk för vägtransporter som finns i ett tredjeland ska kommissionen beakta åtminstone följande faktorer:

a) Gällande körkortskrav, såsom klassificering av körkortskategorier, krav på minimiålder, krav på och villkor för utbildning och körprov samt medicinska normer för utfärdande av körkortet.

b) Huruvida tredjelandet utfärdar mobila körkort, och om så är fallet tillämpliga tekniska och strukturella arrangemang för driften av systemet.

c) I vilken utsträckning det finns förfalskade körkort i omlopp och vilka åtgärder som vidtas för att förhindra förfalskning av och korruption i fråga om körkort.

d) Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av tredjelandet.

e) Trafikförhållandena i tredjelandet och deras jämförbarhet med trafikförhållandena i unionens vägnät.

f) Tredjelandets trafiksäkerhet.

g) Tredjelandets praxis och rättsliga ram när det gäller utbyte av körkort som utfärdats av medlemsstaterna.

7. Kommissionen får, efter att ha gjort den bedömning som avses i punkt 6 och genom en genomförandeakt, besluta att ett tredjeland har ett ramverk för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med den i unionen, för utbyte av körkort som utfärdats av det tredjelandet i enlighet med punkt 3.

Den genomförandeakt som avses i första stycket i denna punkt ska innehålla åtminstone följande:

a) De körkortskategorier enligt artikel 6 för vilka ett utbyte får genomföras i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.

b) Datum för utfärdande av körkort från tredjeland efter vilket ett utbyte får genomföras i enlighet med punkt 3.

c) Alla allmänna villkor som ska vara uppfyllda för kontroll av äktheten hos den officiella handling som ska utbytas.

d) Alla allmänna villkor som sökanden måste uppfylla, före utbytet, för att styrka att sökanden uppfyller de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som anges i bilaga III.

Om sökandens körkort inte gör det möjligt för sökanden att uppfylla kraven i andra stycket a eller b i denna punkt, får medlemsstaterna besluta att byta ut körkortet i enlighet med punkt 2. Om sökanden inte kan uppfylla kraven i andra stycket c eller d i denna punkt, ska medlemsstaterna vägra att byta ut körkortet.

Alla ytterligare villkor som fastställs i den genomförandeakt som avses i första stycket i denna punkt ska föreskriva antingen tillämpligheten av medlemsstatens nationella bestämmelser i enlighet med punkt 2 eller vägran att byta ut körkortet, om sökanden inte uppfyller dessa villkor.

Genomförandeakten enligt denna punkt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 26.2.

8. I den genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7 ska det föreskrivas att kommissionen regelbundet, och minst vart fjärde år, ska se över trafiksäkerhetssituationen i det berörda tredjelandet. Medlemsstaterna ska ha möjlighet att yttra sig. Beroende på hur översynen utfaller ska kommissionen i den utsträckning det är nödvändigt bibehålla, ändra eller tillfälligt eller permanent upphäva denna genomförandeakt.

9. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* och på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de tredjeländer som har varit föremål för en genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 7 och även offentliggöra alla relevanta ändringar som gjorts i enlighet med punkt 8.

10. För att stödja integrationen av yrkesförare från tredjeländer på unionens inre marknad ska kommissionen främja utbyte av bästa praxis inom den expertgrupp för kompetens och utbildning för förare av vissa vägfordon som har inrättats i enlighet med kravet i artikel 13.4 i direktiv (EU) 2022/2561.

Artikel 16

Verkan av en ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av en förares rätt att framföra ett motordrivet fordon, av hans eller hennes körkort eller av erkännandet av körkortets giltighet

1. Medlemsstaterna ska vägra att utfärda körkort till en sökande vars körkort har ogiltigförklarats, återkallats, dragits in eller begränsats av en annan medlemsstat.

2. En medlemsstat ska vägra att erkänna giltigheten av ett körkort utfärdat av en annan medlemsstat till en person vars rätt att framföra fordon, körkort eller erkännande av körkortets giltighet har ogiltigförklarats, återkallats, dragits in eller begränsats på den förstnämnda medlemsstatens territorium.

3. Vid tillämpning av denna artikel ska rätten att framföra fordon, ett körkort eller erkännandet av ett körkorts giltighet anses ha ogiltigförklarats, återkallats, dragits in eller begränsats till dess att den berörda personen uppfyller de villkor som en medlemsstat uppställt för att återfå rätten att framföra fordon eller sittkörkort, eller för att återfå erkännandet av körkortets giltighet, eller för att kunna ansöka om ett nytt körkort.

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla villkor som de uppställer för att en person ska kunna återfå sin rätt att framföra fordon, sitt körkort eller återfå erkännandet av körkortets giltighet, eller för att en person ska kunna ansöka om ett nytt körkort, är proportionella och icke-diskriminerande för innehavare av körkort som utfärdats av en annan medlemsstat och att de inte i sig leder till en vägran på obestämd tid att utfärda körkort eller att erkänna körkort som utfärdats av en annan medlemsstat.

4. Om det är motiverat på grund av en persons beteende eller fysiska eller psykiska lämplighet, får medlemsstaterna på obestämd tid diskvalificera denna person att framföra fordon på deras territorium utan att ge honom eller henne möjlighet att återfå sin rätt att framföra fordon eller sitt körkort, eller återfå erkännandet av körkortets giltighet, eller att ansöka om ett nytt körkort.

Genom undantag från punkt 1 får en medlemsstat som inte har diskvalificerat denna person att framföra fordon, efter samråd med den medlemsstat som avses i första stycket i denna punkt, utfärda ett körkort till denna person. Den medlemsstat som diskvalificerade denna person att framföra fordon får emellertid, på sitt territorium och på obestämd tid, vägra att erkänna ett körkort som utfärdats av en annan medlemsstat.

Artikel 17

Beledsagad körning

1. Utan att det påverkar artikel 7.1 b ska medlemsstaterna utfärda körkort i enlighet med artikel 10.1 för kategori B märkta med unionskod 98.02 enligt bilaga I del E till sökande som har fyllt 17 år.

2. Genom undantag från artikel 7.1 b och d får medlemsstaterna, för körning på deras respektive territorier, utfärda körkort för kategori C1, C1E eller C i enlighet med artikel 10.1, märkta med unionskod 98.02 enligt bilaga I del E, till sökande som har fyllt 17 år, förutsatt att sökanden innehar ett yrkeskompetensbevis som utfärdats i enlighet med artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561 för kategori C eller i enlighet med artikel 6.2 i direktiv (EU) 2022/2561 för kategori C1 och C1E.

Körkort som utfärdats i enlighet med första stycket ska erkännas ömsesidigt av de medlemsstater som utfärdar sådana körkort.

3. Innehavare av körkort med unionskod 98.02 enligt bilaga I del E som inte har fyllt 18 år får endast framföra fordon om de beledsagas av en person, i det främre passagerarsätet, som kan ge dem vägledning under körningen. Beledsagaren ska följa bestämmelserna om körning under påverkan av alkohol eller droger. Beledsagaren ska

a) vara minst 24 år,

b) inneha körkort av tillämplig kategori som utfärdats i unionen för mer än fem år sedan,

c) inte ha varit föremål för kördiskvalifikation i den medlemsstat som utfärdat det körkort som avses i led b under de senaste fem åren.

En annan medlemsstat än den utfärdande medlemsstat som avses i led c får föreskriva verkställande av en kördiskvalifikation på dess territorium med anledning av ett brott som begåtts på dess territorium och som kan tyda på att en person inte är lämplig att agera som beledsagare enligt denna artikel.

4. Medlemsstaterna får kräva att de beledsagare som avses i punkt 3 identifieras för att säkerställa överensstämmelse med denna artikel. Medlemsstaterna får begränsa antalet möjliga beledsagare för en viss beledsagad förare. Medlemsstaterna får på sitt territorium tillämpa ytterligare villkor som den person som beledsagar innehavaren av ett körkort som utfärdats av dem ska uppfylla. Sådana villkor ska vara proportionella och lämpliga för att uppnå målen för systemet med beledsagad körning. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa ytterligare villkor. Kommissionen ska offentliggöra uppgifterna om dessa ytterligare villkor.

För en person som beledsagar en innehavare av ett körkort för kategorierna C, C1E eller C1 får de krav som avses i första stycket särskilt omfatta kravet att beledsagaren

a) har den relevanta kompetens och utbildning som föreskrivs i enlighet med direktiv (EU) 2022/2561, eller

b) har genomgått en särskild utbildning på minst 7 timmar, som kan förlängas till 14 timmar, för att lära sig de yrkesmässiga och pedagogiska färdigheter som krävs, som en del av sin fortbildning inom ramen för yrkeskompetensbeviset.

5. Systemet med beledsagad körning ska inte begränsa eventuella befintliga möjligheter för medlemsstaterna att sänka minimiåldern för de som ansöker om körkort för kategori B enligt artikel 7.2 eller tillämpa därmed sammanhängande villkor på nationell nivå.

6. Medlemsstaterna får tillämpa ytterligare villkor för utfärdande av körkort märkt med unionskod 98.02 enligt bilaga I del E till sökande som inte har fyllt 18 år. De ska underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska offentliggöra dessa uppgifter.

Artikel 18

Prövotid

1. Innehavaren av ett körkort som utfärdas efter ett godkänt körprov enligt artikel 10.1 a ska betraktas som en *nybliven förare* och omfattas av en prövotid. Prövotidens längd ska fastställas av den medlemsstat som utfärdar körkortet och får inte understiga två år.

Om den nyblivna föraren redan har ett giltigt körkort för en annan fordonskategori ska prövotiden i princip endast omfatta återstoden av prövotiden för det befintliga körkortet. För nyblivna förare som endast har ett körkort för kategori AM ska dock erhållandet av ett körkort för en ny kategori under alla omständigheter ge upphov till en ny prövotid. Medlemsstaterna får, när det gäller körkort i andra kategorier än AM som de utfärdat, kräva ytterligare eller kompletterande prövotider, särskilt för att ta hänsyn till att den nya körkortskategorin innebär andra risker och kräver annan kompetens.

2. Medlemsstaterna ska fastställa regler eller påföljder, eller både och, för nyblivna förare som är striktare än för andra förare när det gäller körning under påverkan av alkohol och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Om medlemsstaterna beslutar att fastställa påföljder, ska de vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Medlemsstaterna ska dessutom vidta åtgärder för att minska

a) körning under påverkan av droger bland nyblivna förare,

b) bristande efterlevnad av de lagar och andra författningar som införlivar rådets direktiv 91/671/EEG ([20]) om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon.

([20]) Rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon (EGT L 373, 31.12.1991, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Denna artikel ska inte hindra medlemsstaterna från att i sin nationella rätt införa nolltoleransbestämmelser som förbjuder alla förare att konsumera alkohol eller droger innan de kör. Om medlemsstaterna inför sådana nolltoleransbestämmelser i sin nationella rätt, ska de vidta alla nödvändiga åtgärder för att anpassa sin nationella rätt till de åtgärder som vidtas enligt punkt 2.

4. För att förbättra trafiksäkerheten får medlemsstaterna fastställa ytterligare regler som ska tillämpas på nyblivna förare på deras territorium. De ska underrätta kommissionen om detta.

5. Om en behörig myndighet i den medlemsstat där personen har sin normala hemvist beslutar att förlänga en förares prövotid till följd av denna persons olagliga beteende, ska den säkerställa att den nya prövotiden anges på körkortet.

6. Medlemsstaterna ska märka körkort som utfärdats under en prövotid med tillämplig unionskod enligt bilaga I del E.

Artikel 19

Förarprövare

1. Förarprövare ska uppfylla de minimikrav som anges i bilaga IV.

Förarprövare som var verksamma före den 19 januari 2013 ska dock endast omfattas av de bestämmelser om kvalitetssäkring och regelbunden fortbildning som fastställs i den bilagan.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra bilaga IV när det krävs för att ta hänsyn till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen.

Artikel 20

Normal hemvist

1. Normal hemvist ska anses vara den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar av de föregående 365 dagarna, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

För en person som har sin yrkesmässiga anknytning till en annan plats än den där personen har sin personliga anknytning och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera medlemsstater ska dock den normala hemvisten anses vara den plats till vilken han eller hon har personlig anknytning, under förutsättning att personen regelbundet återvänder dit. Personen ska inte vara skyldig att uppfylla detta villkor om han eller hon bor i en medlemsstat för att genomföra en uppgift av bestämd varaktighet. Vistelse för studier vid ett universitet eller en skola ska inte medföra byte av normal hemvist.

2. Vid tillämpning av artikel 10.3 b och artikel 13.4 ska den normala hemvisten för personal vid unionens diplomattjänster, det vill säga tjänstemän från relevanta avdelningar vid rådets generalsekretariat och vid kommissionen samt personal som utstationerats från medlemsstaternas nationella diplomattjänster och alla andra anställda eller uppdragstagare som arbetar för unionens institutioner, organ och byråer på området för yttre representation och som för att kunna utföra sina avtalsenliga uppgifter har bott utanför unionen under minst 181 dagar de senaste 365 dagarna, eller för personal vid dess medlemsstaters diplomattjänster eller för deras familjemedlemmar som ingår i deras hushåll, som är ackrediterad i tredjeländer, anses vara belägen på territoriet i den medlemsstat eller de medlemsstater som utfärdade de körkort som håller på att förnyas eller ersättas.

3. I undantagsfall kan körkortsinnehavaren, om han eller hon inte kan styrka att han eller hon har sin normala hemvist i en viss medlemsstat enligt punkt 1, få sitt körkort förnyat eller ersatt i den utfärdande medlemsstaten.

4. Genom undantag från artikel 10.1 e och särskilt för det första utfärdandet av ett körkort för kategori B kan en sökande som har sin normala hemvist i en annan medlemsstat än den medlemsstat där sökanden är medborgare få sitt körkort utfärdat av den sistnämnda medlemsstaten, om det inte är möjligt i den medlemsstat där han eller hon har sin normala hemvist att göra kunskapsprovet eller det praktiska provet, eller båda dessa prov, på ett av de officiella språken i den medlemsstat där han eller hon är medborgare, som också är ett av unionens officiella språk, eller med hjälp av tolk.

I enlighet med förordning (EU) 2018/1724 ska medlemsstaterna och kommissionen ge användarna tillgång till information om de språk för vilka översättning eller tolkning av kunskapsprov och praktiska prov tillhandahålls i varje medlemsstat.

Artikel 21

Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar unionens standardspecifikationer

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de överensstämmelser som fastställs i kommissionens beslut (EU) 2016/1945 ([21]) mellan behörigheter som beviljats före den 19 januari 2013 och de kategorier som anges i artikel 6 i detta direktiv.

2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 får inte dras in eller på något sätt inskränkas genom detta direktiv.

Artikel 22

Ömsesidigt bistånd och nätverket för EU-körkort

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De ska utbyta information om körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat, begränsat, dragit in, återkallat, ogiltigförklarat eller upphävt, och om kördiskvalifikationer som de har påfört eller, i förekommande fall, planerar att påföra, och ska samråda med varandra när det finns rimliga skäl att misstänka att den som ansöker om körkort är föremål för en kördiskvalifikation i en annan medlemsstat. De ska använda nätverket för EU-körkort för informationsutbyte.

2. Medlemsstaterna får också använda nätverket för EU-körkort för informationsutbyte av i följande syften:

a) För att göra det möjligt för sina myndigheter att kontrollera körkortets giltighet och äkthet, särskilt i samband med vägkontroller och utredningar eller som en del av åtgärder mot förfalskning.

b) För att underlätta utredningar i enlighet med direktiv (EU) 2015/413.

c) För att upprätthålla direktiv (EU) 2022/2561 och för att kontrollera ett körkorts giltighet och äkthet i samband med upprätthållandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ([22]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 ([23]).

3. Åtkomsten till nätverket för EU-körkort ska vara säker. Nätverket för EU-körkort ska möjliggöra både synkront, det vill säga i realtid, och asynkront informationsutbyte samt sändning och mottagning av säkra meddelanden, underrättelser och bilagor.

([21]) Kommissionens beslut (EU) 2016/1945 av den 14 oktober 2016 om överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort (EUT L 302, 9.11.2016, s. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den information som utbyts genom nätverket för EU-körkort är aktuell.

Medlemsstaterna ska bevilja åtkomst till nätverket för EU-körkort endast till de myndigheter som är behöriga för de ändamål som avses i punkterna 1 och 2.

4. Medlemsstaterna ska också bistå varandra i genomförandet av det mobila körkortet, särskilt för att garantera sömlös interoperabilitet mellan de tillämpningar och kontrollfunktioner som avses i bilaga I del C.

5. Kommissionen ska senast den 6 juni 2026 anta genomförandeakter som fastställer en gemensam uppsättning regler för driften av nätverket för EU-körkort, inbegripet detaljerade operativa krav, gränssnittskrav och tekniska krav. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 26.2.

6. Medlemsstaterna får samarbeta för att verkställa alla ogiltigförklaringar, återkallelser, indragningar eller begränsningar av rätten att framföra fordon eller av ett körkort eller av erkännandet av ett körkorts giltighet, särskilt om åtgärderna i fråga är begränsade till vissa körkortskategorier eller till vissa medlemsstaters territorier, särskilt genom anteckningar på de körkort som de har utfärdat.

Artikel 23

Medlemsstaternas rapportering

1. Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje körkortskategori. Uppgifterna ska lämnas separat för mobila körkort och fysiska körkort.

2. Senast den 26 november 2029, och därefter vart femte år, ska medlemsstaterna, för att underlätta utarbetandet av den rapport från kommissionen som avses i artikel 24, förse kommissionen med statistik över trafikolyckor där en person skadas eller dödas och där yrkesförare, i synnerhet förare som är 17 år som deltar i ett sådant system med beledsagad körning som avses i artikel 17.2, är inblandade.

3. Medlemsstaterna får regelbundet utbyta uppgifter med kommissionen avseende nationell rätt om hantering av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och om trafiksäkerhetshänsyn på detta område, och får tillhandahålla information när farhågor konstateras på området för den fria rörligheten för arbetstagare.

Artikel 24

Kommissionens översyn och rapportering

1. Senast den 26 november 2030, och därefter vart femte år, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv. Som en del av rapporten ska kommissionen bedöma

a) direktivets inverkan på trafiksäkerheten, särskilt

   i) huruvida tillåtelsen av överensstämmelse enligt artikel 9.2 j och k har någon inverkan,

   ii) huruvida tillåtelsen av överensstämmelse enligt artikel 9.4 har någon inverkan,

b) effekterna på trafiksäkerheten och på bristen på förare av genomförandet av systemet med beledsagad körning för yrkeskörkortskategorier, på grundval av de rapporter som mottagits från medlemsstaterna i enlighet med artikel 23.2.

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

2. Som en del av den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen bedöma ny teknisk utveckling för fordon som drivs med alternativa bränslen, vilken påverkar dessa fordons vikt. För detta ändamål ska kommissionen använda information som samlats in i enlighet med artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon ([24]). Till stöd för sin bedömning får kommissionen begära ytterligare information från fordonstillverkare om den nya tekniska utvecklingens möjliga påverkan på fordonens vikt.

Fordonstillverkarna ska vara skyldiga att tillhandahålla den information som avses i första stycket inom en rimlig tidsram och i överensstämmelse med tillämplig unionsrätt.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska kommissionen senast den 26 november 2026 eller omedelbart efter antagandet av den första av de genomförandeakter som avses i artikel 5.7, beroende på vilket som inträffar först, bedöma möjligheten att tidigarelägga det datum som avses i artikel 3.4 och tillhandahålla en rapport om sina iakttagelser. Medlemsstaterna får förse kommissionen med information som de anser vara relevant för denna bedömning, och kommissionen ska beakta den informationen.

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Artikel 25

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta sådana delegerade akter som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.6 och 19.2 ges till kommissionen för en period på fem år från och med 25 november 2025. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.6 och 19.2 får när som helst upphävas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om upphävande innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 4.8, 5.6, 8.2, 10.6 eller 19.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Artikel 26

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den körkortskommitté som inrättats genom rådets direktiv 97/26/EC ([25]) (*kommittén*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 27

Ändringar av direktiv (EU) 2022/2561

Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska följande led läggas till:

”c) från och med 17 års ålder framföra fordon i körkortskategori C1, C1E eller C, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 för kategori C, eller enligt artikel 6.2 för kategori C1 och C1E, och endast på de villkor som anges i artikel 17.2 och 17.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 (*).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (EUT L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Förare av fordon som är avsett för persontransporter får från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och D + E eller fordon i körkortskategorierna D1 och D1 + E, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 eller 6.2. För att säkerställa säker körning får medlemsstaterna inrätta ett övervakningssystem för förare under 23 år som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2. Om medlemsstaterna kräver att sådana förare ska delta i fortbildningskurser i trafiksäkerhetsrelaterade ämnen innan de fyller 23 år, för att befästa och bekräfta sin kompetens i dessa ämnen, ska detta deltagande räknas med i kravet på deltagande i 35 timmars fortbildningskurser vart femte år.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon i körkortskategorierna D1 och D1 + E att från och med 18 års ålder framföra sådana fordon på deras territorium, förutsatt att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon i körkortskategorierna D och D + E att från och med 20 års ålder framföra sådana fordon på deras territorium, förutsatt att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år för framförande av sådana fordon utan passagerare eller för persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km.”

([25]) Rådets direktiv 97/26/EC av den 2 juni 1997 om ändring av direktiv 91/439/EEG om körkort (EGT L 150, 7.6.1997, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Artikel 28

Ändringar av förordning (EU) 2018/1724

Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) I den andra kolumnen, i raden ”Flytta”, ska följande ruta läggas till: ”Erhålla och förnya körkort”.

b) I den tredje kolumnen, i raden ”Flytta”, ska följande ruta läggas till: ”Utfärdande, utbyte och ersättning av unionskörkort”.

Artikel 29

Införlivande

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska medlemsstaterna senast den 26 november 2028 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska de tillämpa dessa bestämmelser från och med den 26 november 2029.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska senast den 26 november 2027 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa artikel 9.2 j och k. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 26 november 2027.

3. Medlemsstaterna ska senast den 26 november 2028 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa artikel 17. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 26 november 2028.

4. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 30

Upphävande

1. Direktiv 2006/126/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den 26 november 2029, med undantag för artikel 6.4 c, som ska upphöra att gälla med verkan från och med den 26 november 2027.

Hänvisningar till direktiv 2006/126/EG ska anses som hänvisningar till det här direktivet och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VII till det här direktivet.

2. Förordning (EU) nr 383/2012 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 26 november 2029.

Hänvisningar till förordning (EU) 383/2012 ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VII.

Artikel 31

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 32

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 22 oktober 2025.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	M. BJERRE
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

STANDARDSPECIFIKATIONER OCH BESTÄMMELSER OM KÖRKORT SOM UTFÄRDATS AV MEDLEMSSTATERNA

DEL A1: **Allmänna specifikationer för det fysiska körkortet**

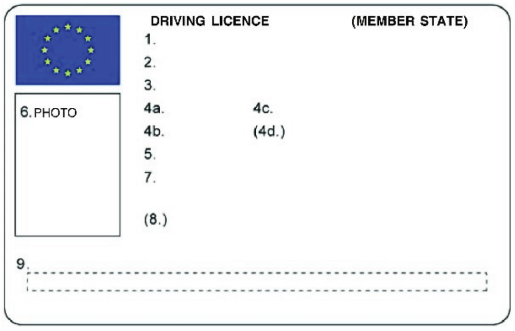
1. Egenskaperna hos fysiska körkort av unionsmodellen ska stämma överens med ISO/IEC 7810.

Kortet ska vara tillverkat i polykarbonat.

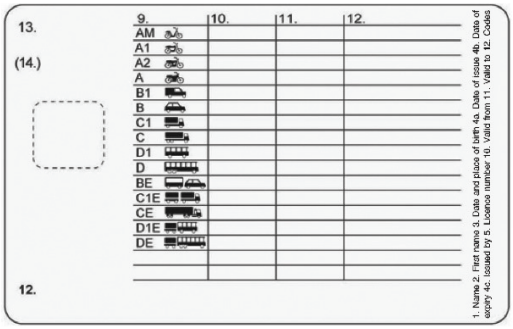
De metoder som används för att kontrollera körkortens egenskaper i syfte att fastställa att de följer de internationella normerna ska följa ISO/IEC 10373.

2. Körkortet ska ha två sidor och överensstämma med mallen i figur 1.

Sida 1



Sida 2



Figur 1: Mall för unionskörkort

Figur 1 bildtext:

1. Efternamn 2. Förnamn 3. Födelsedatum och födelseort 4a. Datum för utfärdande 4b. Upphör att gälla 4c. Utfärdande myndighet 5. Körkortsnummer 10. Giltigt från 11. Giltigt till 12. Koder

3. Följande uppgifter ska anges på körkortet enligt del D:

På sidan 1 ska följande anges:

a) Ordet ”körkort” i versaler på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar körkortet.

b) (frivillig uppgift) Namnet på den utfärdande medlemsstaten.

c) Nationalitetsbeteckningen för den utfärdande medlemsstaten, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor, enligt del D punkt 1.

d) Uppgifter som är specifika för det utfärdade körkortet (fälten 1–9), enligt del D punkt 3.

e) Ordet ”EU-modell” på det eller de språk som används i den utfärdande medlemsstaten och ordet ”körkort” på EU:s övriga språk, tryckta i rosa så att de bildar körkortets bakgrund, enligt del D punkt 2.

På sidan 2 ska följande visas:

f) Uppgifter som är specifika för det utfärdade körkortets kategorier (fälten 9–12), enligt del D punkt 4.

g) Uppgifter som är specifika för administrationen av körkortet (fälten 13–14), enligt del D punkt 5.

h) En förklaring av följande numrerade fält som finns på sidorna 1 och 2 på körkortet: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 och 12.

Om en medlemsstat önskar lämna dessa uppgifter på ett annat nationellt språk än bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska eller ungerska ska medlemsstaten upprätta en tvåspråkig version av körkortet där ett av de ovannämnda språken används, utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.

Ett utrymme på körkortet ska reserveras för det eventuella införandet av ett mikrochip eller en liknande it-komponent eller den möjliga tryckningen av en QR-kod.

Följande färgreferenser ska användas:

i) Blå: Pantone Reflex Blue.

ii) Gul: Pantone Yellow.

4. Särskilda bestämmelser

a) Om innehavaren av ett körkort utfärdat av en medlemsstat i enlighet med denna bilaga permanent har bosatt sig i en annan medlemsstat, får den sistnämnda medlemsstaten föra in sådana upplysningar på körkortet som är nödvändiga för administrationen av körkortet, under förutsättning att detta slags upplysningar också förs in på andra körkort som utfärdas av medlemsstaten och att det finns tillräckligt utrymme för detta ändamål.

b) Medlemsstaterna får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder eller nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i denna bilaga. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana tillägg.

Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkort får inga streckkoder innehålla några andra upplysningar än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändiga för utfärdandet av körkortet.

c) De upplysningar som visas på körkortet ska kunna läsas med blotta ögat av en person med genomsnittligsynskärpa, med en minsta teckenhöjd på 5 punkter för fälten 9–12 på sidan 2.

DEL A2: **Specifikationer för det fysiska körkortet till skydd mot förfalskningar**

1. Hoten mot körkortens fysiska säkerhet utgörs av följande:

a) Framställning av falska kort: dvs. ett nytt föremål skapas som i hög grad liknar ett äkta dokument, antingen genom att man tillverkar det från grunden eller genom att man kopierar ett äkta dokument.

b) Väsentlig ändring: ett originaldokuments egenskaper ändras, exempelvis genom att man ändrar vissa av de uppgifter som visas på dokumentet.

2. Systemet för skydd mot förfalskningar ska utgöra en integrerad del av varje del av det övergripande utfärdandesystemet, inbegripet ansökningsförfarandet, säker överföring av uppgifter, materialet i själva kortet, tillverkningstekniken, en minimiuppsättning olika säkerhetsdetaljer och personaliseringsförfarandet.

3. Materialet som används för körkorten ska skyddas mot förfalskning med följande tekniker (obligatoriska säkerhetsegenskaper):

a) Själva kortet ska vara matt i ultraviolett ljus.

b) En säkerhetsmönstrad bakgrund som har utformats för att göra förfalskning genom skanning, tryck eller kopiering omöjlig, genom att använda iriserande tryck med säkerhetstryckfärg i många färger samt positivt och negativt guillocherat tryck. Mönstret får inte bestå av primärfärgerna (CMYK – cyan, magenta, gult eller svart), ska innehålla komplexa mönsterutformningar i minst två särskilda färger och ska inbegripa mikrotext.

c) Optiskt variabla detaljer som ger ett tillräckligt skydd mot kopiering och manipulering av fotografiet.

d) Lasergravyr.

e) På platsen för fotografiet ska den säkerhetsmönstrade bakgrunden och fotografiet överlappa varandra åtminstone i fotografiets kant (avtonande mönster).

4. Dessutom ska det material som används för körkortet skyddas mot förfalskning genom användning av minst tre av följande tekniker (ytterligare säkerhetsdetaljer):

a) Optiskt variabla tryckfärger*.

b) Termokroma tryckfärger*.

c) Specialutformade hologram*.

d) Variabla laserbilder*.

e) Fluorescerande ultraviolett tryckfärg, synlig och transparent.

f) Iriserande tryck.

g) Digitalt vattenmärke i bakgrunden.

h) Infraröda eller fosforescerande pigment.

i) Taktila bokstäver, symboler eller mönster*.

Om möjligt ska de metoder som markerats med asterisk tillämpas, eftersom de möjliggör kontroll av kortets giltighet utan särskilda hjälpmedel. Medlemsstaterna får införa andra säkerhetsdetaljer än de som anges i denna punkt.

DEL B: **Specifikationer för mikrochip som fysiska körkort är försedda med**

1. Mikrochippet och uppgifterna i mikrochippet, inklusive ytterligare information som föreskrivs i den nationella lagstiftningen om körkort, ska uppfylla bestämmelserna i del B1.

2. Förteckningen över tillämpliga standarder för körkort som är försedda med ett mikrochip anges i del B2.

3. Körkort som är försedda med ett mikrochip ska omfattas av ett förfarande för unionstypgodkännande i enlighet med del B3.

4. Om samtliga relevanta bestämmelser i unionstypgodkännandet har uppfyllts vad gäller körkort som är försedda med ett mikrochip i enlighet med punkterna 1, 2 och 3, ska medlemsstaterna utfärda ett unionstypgodkännandeintyg till tillverkaren eller dennes företrädare.

5. Vid behov, särskilt för att säkerställa att bestämmelserna i denna del följs, får en medlemsstat återkalla ett unionstypgodkännandeintyg som den har utfärdat.

6. Unionstypgodkännandeintyg och anmälan av deras återkallande ska överensstämma med den mall som fastställs i del B4.

7. Kommissionen ska underrättas om alla utfärdade eller återkallade unionstypgodkännandeintyg. Vid återkallande ska den återkallande medlemsstaten lämna en detaljerad motivering.

Kommissionen ska informera medlemsstaterna om varje återkallande av ett unionstypgodkännande.

8. Unionstypgodkännandeintyg utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt.

9. Om en medlemsstat konstaterar att ett betydande antal körkort som är försedda med ett mikrochip vid upprepade tillfällen inte överensstämmer med denna del av denna bilaga, ska den medlemsstaten underrätta kommissionen om detta förhållande. Den ska ange det relevanta unionstypgodkännandeintygsnummer som är kopplat till dessa körkort och en beskrivning av överträdelsen. Kommissionen ska utan onödigt dröjsmål informera övriga medlemsstater om de förhållanden som den underrättats om i enlighet med denna punkt.

10. Den medlemsstat som utfärdat de körkort som avses i punkt 9 ska omedelbart undersöka problemet och vidta lämpliga korrigerande åtgärder, inklusive vid behov återkallande av unionstypgodkännandeintyget.

DEL B1: **Allmänna krav för körkort som är försedda med ett mikrochip**

De allmänna krav för körkort som är försedda med ett mikrochip och som beskrivs i denna bilaga grundar sig på internationella standarder, särskilt standarderna i ISO/IEC 18013-serie. De omfattar

a) specifikationerna för mikrochippet och mikrochippets logiska datastruktur,

b) specifikationerna för harmoniserade data och eventuella ytterligare data som ska lagras,

c) specifikationerna för dataskyddsmekanismer för de data som lagras på mikrochippet.

Avdelning 1

FÖRKORTNINGAR

Förkortning	Betydelse
AID	Application Identifier (applikationsidentifiering)
BAP	Basic Access Protection (grundläggande åtkomstskydd)
DG	Data Group (datagrupp)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (säkerhetsbedömning nivå 4 utökad)
EF	Elementary File (grundläggande fil)
EFID	Elementary File Identifier (identifierare för grundläggande fil)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (maskinläsbara resehandlingar)
ICC	Integrated Circuit Card (smartkort)
ISO	International Organisation for Standardisation (Internationella standardiseringsorganisationen)
LDS	Logical Data Structure (logisk datastruktur)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (närhets-IC-kort)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (förlängning av äganderättsligt skyddad tillämpningsidentifiering)
RID	Registered Application Identifier (registrerad tillämpningsidentifiering)
SOd	Document Security Object (dokumentsäkerhetsobjekt)

Avdelning 2

UPPGIFTER SOM LAGRAS PÅ MIKROCHIPPET

1. Harmoniserade obligatoriska och frivilliga uppgifter om körkortet

Mikrochippet ska lagra de harmoniserade körkortsuppgifter som anges i del D. Om en medlemsstat beslutar att på körkortet ange uppgifter som anges som valfria i del D, ska dessa uppgifter också lagras på mikrochippet.

2. Ytterligare uppgifter

Medlemsstaterna får på mikrochippet lagra sådana ytterligare uppgifter som föreskrivs i deras nationella lagstiftning om körkort. De ska underrätta kommissionen om detta.

Avdelning 3

MIKROCHIP

1. Typ av lagringsmedium

Lagringsmediet för körkortsuppgifterna ska vara ett mikrochip med ett kontaktgränssnitt, ett kontaktlöst gränssnitt eller ett kombinerat (dubbelt) kontaktgränssnitt och kontaktlöst gränssnitt, enligt del B2, post 1.

2. Applikationer

Alla uppgifter på ett mikrochip ska lagras i elektroniska applikationer. Alla applikationer på mikrochippet ska identifieras med en unik kod som kallas applikationsidentifiering (AID) enligt del B2 post 2.

a) Applikationen för unionskörkort

Obligatoriska och frivilliga körkortsuppgifter enligt del D ska lagras i den särskilda applikationen för unionskörkort. AID för applikationen för unionskörkort ska vara:

”A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

bestående av både

— den registrerade applikationsidentifieringen (RID) för Europeiska kommissionen: ”A0 00 00 04 56”, och

— förlängningen av den äganderättsligt skyddade applikationsidentifieringen (PIX) för applikationen för unionskörkort: ”45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Uppgifterna ska grupperas i datagrupper (DG) som del av en logisk datastruktur (LDS).

Datagrupperna ska lagras som grundläggande filer (EF) i applikationen för unionskörkort, och ska skyddas i enlighet med del B2 post 3.

b) Andra applikationer

Alla ytterligare uppgifter ska lagras i en eller flera särskilda applikationer som är separata från applikationen för unionskörkort. Varje sådan applikation ska identifieras med en unik AID.

Avdelning 4

LOGISK DATASTRUKTUR FÖR MIKROCHIP FÖR APPLIKATIONEN FÖR UNIONSKÖRKORT

1. Logisk datastruktur

Körkortsuppgifter ska lagras på ett mikrochip i en logisk datastruktur (LDS) enligt del B2 post 4. I denna punkt anges ytterligare krav för obligatoriska och ytterligare datagrupper.

Varje datagrupp ska lagras i en grundläggande fil. De grundläggande filer som ska användas för applikationen för unionskörkort ska identifieras med grundläggande filidentifierare (EFID) och korta EFID enligt del B2 post 5.

2. Obligatoriska datagrupper

Obligatoriska och frivilliga dataelement ska lagras i följande datagrupper (DG):

DG 1: alla obligatoriska och frivilliga dataelement såsom de visas på dokumentet, utom körkortsinnehavarens ansiktsfoto och underskrift.

DG 5: bild av körkortsinnehavarens underskrift.

DG 6: foto av körkortsinnehavarens ansikte.

Uppgifterna i DG 1 ska struktureras enligt punkt 6 i denna del och såsom anges i del B2 post 6. Uppgifterna i DG 5 och DG 6 ska lagras i enlighet med specifikationerna i del B2 post 7.

3. Ytterligare datagrupper

Alla ytterligare dataelement som föreskrivs i medlemsstaternas nationella rätt om körkort ska lagras i följande datagrupper:

DG 2: uppgifter om körkortsinnehavaren, utom biometriska uppgifter

DG 3: uppgifter om utfärdande myndighet

DG 4: porträttbild

DG 7: biometriska uppgifter avseende körkortsinnehavarens fingeravtryck

DG 11: andra uppgifter, såsom körkortsinnehavarens fullständiga namn i nationella tryckbokstäver

Uppgifterna i dessa datagrupper ska lagras i enlighet med specifikationerna i del B2 post 8.

Avdelning 5

MEKANISMER FÖR DATASÄKERHET

Lämpliga mekanismer ska användas för validering av autenticiteten och integriteten hos mikrochippet och uppgifterna på det, och för att begränsa tillgången till körkortsuppgifter.

Uppgifterna på mikrochippet ska skyddas i enlighet med specifikationerna i del B2 post 3. I denna avdelning anges ytterligare krav som ska uppfyllas.

1. Autenticitetsverifiering

a) Obligatorisk passiv autentisering

Alla datagrupper som lagras i applikationen för unionskörkort ska skyddas med passiv autentisering.

Uppgifter avseende passiv autentisering ska överensstämma med kraven i del B2 post 9.

b) Frivillig aktiv autentisering

Mekanismer för frivillig aktiv autentisering ska tillämpas för att säkerställa att det ursprungliga mikrochippet inte har bytts ut.

2. Åtkomstbegränsning

a) Obligatoriskt grundläggande åtkomstskydd

Mekanismen för grundläggande åtkomstskydd (BAP) ska tillämpas för alla uppgifter i applikationen för unionskörkort. För att underlätta driftskompatibilitet med befintliga system, som de som använder maskinläsbara resehandlingar (eMRTD), är det obligatoriskt att använda det enradiga maskinläsbara fältet, enligt del B2 post 10.

Dokumentnyckeln Kdoc som används för åtkomst till mikrochippet genereras från det enradiga maskinläsbara fältet, vilket kan anges antingen manuellt eller med hjälp av optisk teckenigenkänning (OCR-läsare). Den BAP 1-konfiguration som definierats för ett enradigt maskinläsbart fält enligt del B2 post 10 ska tillämpas.

b) Villkorad utökad åtkomstkontroll

Om personuppgifter enligt artikel 9.1 i förordning (EU) 2016/679 lagras på mikrochippet ska åtkomsten till dessa uppgifter skyddas med ytterligare åtgärder.

Mekanismerna för utökad åtkomstkontroll ska uppfylla specifikationerna i del B2 post 11.

c) Infrastruktur för kryptering med öppen nyckel (PKI) för körkort som är försedda med ett mikrochip

Medlemsstaterna ska inrätta de nödvändiga nationella åtgärderna för förvaltning av kryptering med öppen nyckel, i enlighet med bilaga A till ISO/TEC-standard 18013_3.

Avdelning 6

UPPGIFTSPRESENTATION

1. Formatering av uppgifter i DG 1

<table>
<tr><th>Tagg</th><th>L</th><th colspan="6">Värde</th><th>Kodning</th><th>O/F</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">DG1 Dataelement (kapslade)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tagg</td><td>L</td><td colspan="4">Värde</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Typgodkännandenummer</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Sammansatta dataobjekt av demografiska dataelement</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Tagg</td><td>L</td><td colspan="2">Värde</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Utfärdande 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 colspan="2">Innehavarens efternamn (ett eller flera)</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 colspan="2">Innehavarens förnamn (ett eller flera)</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Tagg	L	Värde					Kodning	O/F
				5F 06	4	Födelsedatum (DDMMÅÅÅÅ)	n8	M
				5F 07	V	Födelseort	ans	M
				5F 08	3	Nationalitet	a3	O
				5F 09	1	Kön	M/F/O	O
				5F 0A	4	Datum för utfärdandet av körkortet (DDMMÅÅÅÅ)	n8	M
				5F 0B	4	Datum då körkortet upphör att gälla (DDMMÅÅÅÅ)	n8	M
				5F 0C	V	Utfärdande myndighet	ans	M
				5F 0D	V	Administrativt nummer (förutom dokumentnummer)	ans	O
				5F 0E	V	Dokumentnummer	an	M
				5F 0F	V	Permanent bostadsort eller postadress	ans	O
		7F 63	V	Sammansatta dataobjekt för fordonskategorier/begränsningar/villkor				M
				Tagg	L	Värde (kodad enligt definitionen nedan)		
				02	1	Antal kategorier/begränsningar/villkor	N	M
				87	V	Kategori/begränsning/villkor	ans	M
				87	V	Kategori/begränsning/villkor	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategori/begränsning/villkor	ans	O

2. Logiskt postformat

Kategorierna beträffande fordon, begränsningar eller villkor ska sammanställas i ett dataobjekt enligt den struktur som anges i följande tabell:

Fordonskategorikod	Datum för utfärdande	Sista giltighetsdag	Kod	Beteckning	Värde

där

a) Fordonskategorikoder ska anges enligt definitionen i artikel 6 (t.ex. AM, A1, A2, A, B1, B osv.).

b) Datum för utfärdande ska anges i formatet DDMMÅÅÅÅ (dag anges med två siffror följt av månad med två siffror följt av år med fyra siffror) för fordonskategorin.

c) Sista giltighetsdag ska anges i formatet DDMMÅÅÅÅ (dag anges med två siffror följt av månad med två siffror följt av år med fyra siffror) för fordonskategorin.

d) Kod, beteckning och värde gäller ytterligare uppgifter eller begränsningar avseende fordonets kategori eller förare.

DEL B2: **Förteckning över tillämpliga standarder för körkort som är försedda med ett lagringsmedium**

Post	Ämne	Krav	Tillämpliga på
1	Lagringsmedium gränssnitt, organisation och kommandon	Serie ISO/IEC 7816 (kontakt), serie ISO/IEC 14443 (kontaktlöst) enligt ISO/IEC 18013–2:2008, bilaga C	Del B1, punkt 3.1
2	Applikationsidentifiering	ISO/IEC 7816–5:2004	Del B1, punkt 3.2
3	Mekanismer för datasäkerhet	ISO/IEC 18013–3:2009	Del B1, punkt 3.2 a Del B1, punkt 5
4	Logisk datastruktur	ISO/IEC 18013–2:2008	Del B1, punkt 4.1
5	Identifierare för grundläggande fil	ISO/IEC 18013–2:2008 tabell C.2	Del B1, punkt 4.1
6	Datapresentation för DG 1	ISO/IEC 18013–2:2008, bilaga C.3.8	Del B1, punkt 4.2 Del B1, punkt 6.1
7	Obligatorisk datapresentation för DG 5 och DG 6	ISO/IEC 18013–2:2008, bilaga C.6.6 och bilaga C.6.7, bild av ansikte och bild av underskrift ska lagras i JPEG- eller JPEG2000-format	Del B1, punkt 4.2
8	Presentation av frivilliga och ytterligare uppgifter	ISO/IEC 18013–2:2008, bilaga C	Del B1, punkt 4.3
9	Passiv autentisering	ISO/IEC 18013–3:2009, punkt 8.1, uppgifter ska lagras i EF. SOd (Dokumentsäkerhetsobjekt) i LDS	Del B1, punkt 5.2 a
10	Grundläggande åtkomstbegränsning	ISO/IEC 18013–3:2009 och dess ändring 1	Del B1, punkt 5.2 a
	Konfiguration av grundläggande åtkomstbegränsning	ISO/IEC 18013–3:2009, bilaga B.8	
11	Utökad åtkomstbegränsning	Tekniska riktlinjer TR-03110, Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC), version 1.11	Del B1, punkt 5.2 b
12	Testmetoder	ISO/IEC 18013–4:2011	Del B3, punkt 1
13	Säkerhetsintyg	Säkerhetsbedömning nivå 4 utökad (EAL 4+) eller motsvarande	Del B3, punkt 2
14	Funktionsintyg	Test av smartkort enligt ISO/IEC 10373-serier	Del B3, punkt 3

DEL B3: **Förfarande för unionstypgodkännande av körkort som är försedda med ett mikrochip**

Avdelning 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Tillverkare som ansöker om unionstypgodkännande av körkort som är försedda med ett mikrochip ska lägga fram ett säkerhetsintyg och ett funktionsintyg.

Varje planerad ändring av tillverkningsprocessen, inbegripet varje planerad programvaruändring, ska kräva en förhandsanmälan till den myndighet som beviljade unionstypgodkännandet. Myndigheten får kräva ytterligare uppgifter och tester innan den godtar ändringen.

Testerna ska följa de metoder som fastställs i del B2 post 12.

Avdelning 2

SÄKERHETSINTYG

Vid säkerhetsbedömningen ska de mikrochip som körkort ska förses med utvärderas i enlighet med kriterierna i del B2 post 13.

Ett säkerhetsintyg får endast utfärdas efter en bedömning med godkänt resultat av mikrochippets förmåga att motstå försök att manipulera eller ändra uppgifter.

Avdelning 3

FUNKTIONSINTYG

En funktionsutvärdering av körkort som är försedda med ett mikrochip ska genomföras inom ramen för laboratorietestning i enlighet med kriterierna i del B2 post 14.

Medlemsstater som inför ett mikrochip på körkort ska säkerställa att relevanta funktionsstandarder och kraven i del B1 är uppfyllda.

Ett funktionsintyg ska utfärdas till tillverkaren om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Det finns ett giltigt säkerhetsintyg för mikrochippet.

b) Överensstämmelse med kraven i del B2 har visats.

c) Funktionstester med godkänt resultat har genomförts.

Den berörda myndigheten i medlemsstaten ska ansvara för att utfärda funktionsintyget. Funktionsintyget ska ange den utfärdande myndigheten, sökandens identitet, mikrochippets identifiering och en detaljerad förteckning över utförda tester samt resultatet av dessa.

Avdelning 4

INTYG OM UNIONSTYPGODKÄNNANDE

1. Mall

Medlemsstaterna ska utfärda unionstypgodkännandeintyget efter uppvisande av säkerhets- och funktionsintyg enligt bestämmelserna i denna bilaga. Unionstypgodkännandeintyg ska följa mallen i del B4.

2. Numreringssystem

Numreringssystemet för unionstypgodkännande ska bestå av

a) bokstaven e, följd av följande nummer för att identifiera den medlemsstat som beviljat unionstypgodkännandet:

1 för Tyskland

2 för Frankrike

3 för Italien

4 för Nederländerna

5 för Sverige

6 för Belgien

7 för Ungern

8 för Tjeckien

9 för Spanien

12 för Österrike

13 för Luxemburg

17 för Finland

18 för Danmark

19 för Rumänien

20 för Polen

21 för Portugal

23 för Grekland

24 för Irland

25 för Kroatien

26 för Slovenien

27 för Slovakien

29 för Estland

32 för Lettland

34 för Bulgarien

36 för Litauen

49 för Cypern

50 för Malta

b) bokstäverna ”DL” föregångna av ett bindestreck och följda av de två siffror som anger det löpnummer som tilldelats denna bilaga eller den senaste större tekniska ändringen av den. Löpnumret för denna bilaga är 00.

c) Ett unikt identifieringsnummer för unionstypgodkännandet som tilldelats av den utfärdande medlemsstaten.

Exempel på numreringssystem för unionstypgodkännandet: ”50-DL00 12345”

Godkännandenumret ska lagras på mikrochippet i DG 1 för varje körkort som är försett med ett sådant mikrochip.

DEL B4: **Mall för unionstypgodkännandeintyg för körkort som är försedda med ett mikrochip**

Namn på behörig myndighet: …

Underrättelse om (*):

— godkännande □

— återkallat godkännande □

av ett unionskörkort som är försett med ett mikrochip

Godkännandenummer: …

1. Tillverkarens märke eller varumärke: …

2. Modellens namn: …

3. Namn på tillverkaren eller, i tillämpliga fall, dennes ombud: …

…

4. Adress till tillverkaren eller, i tillämpliga fall, dennes ombud: …

…

5. Laboratorietestrapporter:

5.1 Säkerhetsintyg, nummer: … Datum: …

Utfärdat av: …

5.2 Funktionsintyg, nummer: … Datum: …

Utfärdat av: …

6. Datum för godkännande: …

7. Datum för återkallelse av godkännande: …

8. Ort: …

9. Datum: …

10. Beskrivande dokument i bilaga: …

11. Underskrift: …

(*) Kryssa i relevant ruta.

DEL C: **Specifikationer för det mobila körkortet**

1. I enlighet med förordning (EU) nr 910/2014 ska de europeiska digitala identitetsplånböckerna ge behöriga personer åtkomst till åtminstone följande funktioner:

   a) Hämtning och lagring av uppgifter som är tillräckliga för att bevisa en persons körrättigheter.

   b) Visning och överföring av de uppgifter som anges i led a.

2. Mobila körkort och andra relevanta system ska uppfylla kraven i standarden ISO/IEC 18013–5 om mobila körkort och i förordning (EU) nr 910/2014.

3. Vid tillämpning av denna bilaga ska innehavaren av ett mobilt körkort som utfärdats i enlighet med detta direktiv endast anses vara dess behöriga användare om innehavaren identifieras som sådan.

4. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för körkortsinnehavaren att ett mobilt körkort utfärdat till sin europeiska e-identitetsplånbok.

Via den europeiska e-identitetsplånbok som innehåller det mobila körkortet ska det vara möjligt att automatiskt eller på begäran uppdatera eller åter utfärda det mobila körkortet.

De europeiska e-identitetsplånböckerna ska göra det möjligt för innehavaren av ett mobilt körkort att visa eller överföra alla eller en del av de uppgifter som finns på det mobila körkortet till tredje part. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska ha rätt att begära in de uppgifter som finns på det mobila körkortet från de europeiska e-identitetsplånböckerna för att kunna fastställa den berörda körkortsinnehavarens körrättigheter (kontroll).

Den information som överförs direkt från det elektroniska intyget för det mobila körkort som är lagrat i den europeiska e-identitetsplånboken ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att fastställa körrättigheterna för innehavaren av det mobila körkortet (kontroll), inbegripet eventuella begränsningar som gäller i unionen eller på en medlemsstats territorium. Medlemsstaterna ska inte betrakta ett mobilt körkort som giltigt om det har löpt ut eller om det har upphävts. Om en medlemsstat beslutar att upphäva ett mobilt körkort ska den föra in information om detta beslut i den förteckning över indragna körkort som handhas av den medlemsstaten eller på annat, kostnadsfritt och operativt sätt göra den tillgänglig för andra medlemsstater för kontroll. Om en annan medlemsstat än den utfärdande medlemsstaten inför en kördiskvalifikation ska den omedelbart underrätta den sistnämnda medlemsstaten.

DEL D: **Uppgifter som ska framgå av unionskörkortet**

1. Den särskiljande beteckningen för den medlemsstat som har utfärdat körkortet ska vara en av följande:

B: Belgien

BG: Bulgarien

CZ: Tjeckien

DK: Danmark

D: Tyskland

EST: Estland

GR: Grekland

E: Spanien

F: Frankrike

HR: Kroatien

IRL: Irland

I: Italien

CY: Cypern

LV: Lettland

LT: Litauen

L: Luxemburg

H: Ungern

M: Malta

NL: Nederländerna

A: Österrike

PL: Polen

P: Portugal

RO: Rumänien

SLO: Slovenien

SK: Slovakien

FIN: Finland

S: Sverige

2. Ordet ”körkort” som ska visas på körkortet på medlemsstaternas respektive språk ska vara följande:

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. Särskiljande uppgifter för det enskilda körkortet ska vara följande:

Fält	Uppgifter
1	Innehavarens efternamn
2	Innehavarens förnamn (ett eller flera)
3	Födelsedatum och födelseort
4a	Datum för utfärdandet av körkortet
4b	Datum då körkortets giltighetstid löper ut
4c	Namn på utfärdande myndighet
4d	(frivillig uppgift) Ett annat nummer än det som anges i fält 5, för administrativa ändamål
5	Körkortsnummer
6	Ett fotografi av innehavaren
7	Innehavarens underskrift
8	(frivillig uppgift) Permanent bostadsort eller postadress
9	Kategori eller kategorier av fordon som innehavaren har rätt att köra (nationella kategorier ska visas med annat typsnitt än det som används för harmoniserade kategorier)

4. Särskiljande uppgifter för det utfärdade körkortets kategorier ska följande:

Fält	Uppgifter
9	Kategori eller kategorier av fordon som innehavaren har rätt att köra (nationella kategorier ska visas med annat typsnitt än det som används för harmoniserade kategorier)
10	Datum för det första utfärdandet för varje kategori, utom om det inte är tillgängligt (detta datum ska föras över till det nya körkortet vid varje senare ersättande eller utbyte). Varje del av datumfältet ska fyllas i med två siffror enligt följande: dag, månad, år (DD.MM.ÅÅ)
11	Datum då giltighetstiden löper ut för varje kategori. Varje del av datumfältet ska fyllas i med två siffror enligt följande: dag, månad, år (DD.MM.ÅÅ)
12	Ytterligare uppgifter/begränsningar, i kodad form, mittemot den berörda kategorin, enligt vad som anges i del E

När en kod som anges i del E gäller för samtliga kategorier för vilka körkortet utfärdas, får den visas i fälten 9, 10 och 11.

5. Särskiljande uppgifter för administrationen av det utfärdade körkortet ska vara följande:

Fält	Uppgifter
13	(frivillig uppgift) Införande av värdmedlemsstaten av uppgifter som är nödvändiga för administrationen av körkortet vid tillämpning av del A1 punkt 4 a.
14	(frivillig uppgift) Införande av den utfärdande medlemsstaten av uppgifter som är nödvändiga för administrationen av körkortet eller som rör trafiksäkerhet. Denna information kan framför allt omfatta ogiltigförklaringar, återkallelser, indragningar eller begränsningar av en förares rätt att framföra ett motordrivet fordon, av hans eller hennes körkort eller av erkännandet av körkortets giltighet, vilka kan vara begränsade till vissa kategorier eller till vissa medlemsstaters territorium. Om uppgifterna rör någon av rubrikerna i denna bilaga, ska de föregås av det berörda fältets nummer. Med innehavarens särskilda, skriftliga medgivande får även uppgifter som inte gäller administrationen av körkortet eller trafiksäkerhet läggas till i detta fält. Ett sådant tillägg får inte på något sätt ändra användningen av objektet som körkort.

DEL E: **Unionskoder och nationella koder**

Koderna 01–99 ska vara harmoniserade unionskoder

Avdelning 1

FÖRARE (medicinska skäl)

01		Synkorrektion och/eller skydd
	01.01.	Glasögon
	01.02.	Kontaktlinser
	01.05.	Ögonlapp
	01.06.	Glasögon eller kontaktlinser
	01.07.	Särskilt optiskt hjälpmedel
02		Hörapparat/kommunikationshjälpmedel
03		Protes eller ortopediskt hjälpmedel
	03.01.	Armprotes eller ortopediskt hjälpmedel för arm
	03.02.	Benprotes eller ortopediskt hjälpmedel för ben

Avdelning 2

FORDONSANPASSNINGAR

10		Anpassad växellåda
	10.02.	Automatiskt val av utväxling
	10.04.	Anpassad växelväljare
15		Anpassad koppling
	15.01.	Anpassad kopplingspedal
	15.02.	Handmanövrerad koppling
	15.03.	Automatisk koppling
	15.04.	Åtgärder för att förebygga obstruktion eller aktivering av kopplingspedal
20		Anpassat bromssystem
	20.01.	Anpassad bromspedal
	20.03.	Bromspedal för vänster fot
	20.04.	Bromspedal med glidskena
	20.05.	Vinklad bromspedal
	20.06.	Handmanövrerad broms
	20.07.	Bromsmanövrering med maximal kraft av … N [1] (till exempel: ”20.07(300N)”)
	20.09.	Anpassad parkeringsbroms
	20.12.	Åtgärder för att förebygga obstruktion eller aktivering av bromspedal
	20.13.	Knämanövrerad broms
	20.14.	Bromsreglage som får stöd av extern kraft
25		Anpassat gasreglage
	25.01.	Anpassad gaspedal
	25.03.	Vinklad gaspedal
	25.04.	Handmanövrerat gasreglage
	25.05.	Knämanövrerat gasreglage

	25.06.	Gasreglage som får stöd av extern kraft
	25.08.	Gaspedal till vänster
	25.09.	Åtgärder för att förebygga obstruktion eller aktivering av gaspedal
31		Anpassningar och skyddsåtgärder för pedaler
	31.01.	Extra uppsättning med parallella pedaler
	31.02.	Pedaler på samma (eller nästan samma) nivå
	31.03.	Åtgärder för att förebygga obstruktion eller aktivering av gas- och bromspedaler när pedalerna inte manövreras med foten
	31.04.	Förhöjt golv
32		Kombinerade system för färdbroms och gasreglage
	32.01.	Gasreglage och färdbroms som kombinerade system som manövreras med en hand
	32.02.	Gasreglage och färdbroms som kombinerats med system som drivs av extern kraft
33		Kombinerade system för gasreglage, färdbroms och styrning
	33.01.	Gasreglage, färdbroms och styrning som kombinerats med system som drivs av extern kraft och manövreras med en hand
	33.02.	Gasreglage, färdbroms och styrning som kombinerade system som drivs av extern kraft och manövreras med två händer
35		Anpassade reglage (ljusreglage, vindrutetorkare/spolare, signalhorn, körriktningsvisare, etc.)
	35.02.	Reglage som kan manövreras utan att styranordningen måste släppas
	35.03.	Reglage som kan manövreras utan att styranordningen måste släppas med vänster hand
	35.04.	Reglage som kan manövreras utan att styranordningen måste släppas med höger hand
	35.05.	Reglage som kan manövreras utan att styranordningen och gas- och bromsreglaget måste släppas
40		Anpassad styranordning
	40.01.	Styrning med maximal manövreringskraft av … N [1] (t.ex. ”40.01(140N)”)
	40.05.	Anpassad ratt (större och/eller tjockare ratt, ratt med mindre diameter etc.)
	40.06.	Anpassning av rattens position
	40.09.	Fotmanövrerad styrning
	40.11.	Stödjande anordning på ratten

	40.14.	Anpassade styrsystem som manövreras med en hand/arm
	40.15.	Anpassade styrsystem som manövreras med två händer/armar
42		Anpassade anordningar för sikt bakåt/åt sidan
	42.01.	Anpassad anordning för sikt bakåt
	42.03.	Extra invändig anordning som förbättrar sikt åt sidan
	42.05.	Anordning för visning av den döda vinkeln
43		Förarens sittplats
	43.01.	Förhöjt förarsäte som ger normal sikt på normalt avstånd från ratten och pedalerna
	43.02.	Förarsäte som är anpassat efter kroppsformen
	43.03.	Förarsäte med sidostöd för god stabilitet
	43.04.	Förarsäte med armstöd
	43.06.	Anpassat bilbälte
	43.07.	Bilbälte med stöd för god stabilitet
44		Anpassning av motorcykel (obligatorisk användning av underkoder)
	44.01.	Manövrering av båda bromsarna genom ett reglage
	44.02.	Anpassad främre hjulbroms
	44.03.	Anpassad bakre hjulbroms
	44.04.	Anpassat gasreglage
	44.08.	Säteshöjd som ger föraren till motorcykeln möjlighet att i sittande position ha båda fötterna på marken samtidigt vid stopp och stillastående
	44.09.	Maximal manövreringskraft av främre hjulbroms … N [1] (t.ex. ”44.09(140N)”)
	44.10.	Maximal manövreringskraft av bakre hjulbroms … N [1] (t.ex. ”44.10(240N)”)
	44.11.	Anpassat fotstöd
	44.12.	Anpassat handtag
45		Endast motorcykel med sidvagn
46		Endast motordrivna trehjulingar
47		Begränsat till fordon med mer än två hjul som inte kräver att föraren balanserar upp fordonet vid start, stopp och stillastående

50		Begränsat till ett visst fordon/chassinummer (fordonsidentifieringsnummer, VIN)

Bokstäver som används i kombination med koderna 01–44 för ytterligare specificering:

a vänster

b höger

c hand

d fot

e mitten

f arm

g tumme

(1) Detta anger den kraft i Newton som föraren kan eller måste utöva för att använda systemet.

Avdelning 3

KODER FÖR BEGRÄNSAD ANVÄNDNING

60		Valfria överensstämmelser (obligatorisk användning av underkoder)
	60.01.	En innehavare av körkort i kategori B som är minst 21 år får köra motordrivna trehjulingar med en effekt på mer än 15 kW
	60.02.	En innehavare av körkort i kategori B får köra motorcyklar i kategori A1
	60.03.	En innehavare av körkort i kategori B1 får endast köra fordon med en totalvikt som inte överstiger 2 500 kg och en högsta hastighet som är tekniskt begränsad till 45 km/h
61		Begränsad till resor under dagtid (exempelvis från och med en timme efter soluppgången till och med en timme före solnedgången)
62		Begränsad till resor inom en radie av … km från körkortsinnehavarens bostad eller enbart inom en stad/region
63		Begränsad till körning utan passagerare
64		Begränsad till körning med en högsta hastighet av … km/h
65		Begränsad till körning endast med annan körkortsinnehavare som innehar ett körkort i minst samma kategori, såvida inte villkoret omfattas av kod 98.02
66		Begränsad till körning utan släpvagn
67		Ingen körning på motorväg
68		Ingen alkohol
69		Begränsad till körning med fordon utrustade med alkolås i enlighet med EN 50436. Angivandet av datum då körkortets giltighetstid löper ut är frivilligt (t.ex. ”69” eller ”69 (1.1.2016)”)

Avdelning 4

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

70		Utbyte av körkort nr … utfärdat av … (EU-symbol, exempelvis ”70.0123456789.NL”, eller FN-symbol om fråga är om tredjeland, exempelvis ”70.0123456789.NO”)
71		Duplikat av körkort nr … (EU-symbol, exempelvis ”70.0123456789.HR”, eller FN-symbol om fråga är om tredjeland, exempelvis ”71.987654321.UK”)
72		Utbyte av körkort nr … utfärdat av … (FN-symbol om fråga är om tredjeland, med förbehåll för ett genomförandebeslut enligt artikel 15.7: exempelvis ”72.0123456789.USA”)
73		Begränsat till fordon i kategori B av typen motordriven fyrhjuling (B1).
78		Begränsat till fordon med automatisk växellåda
79		Begränsat till fordon som överensstämmer med de specifikationer som anges inom parentes eller i en underkod i samband med tillämpningen av artikel 21 i detta direktiv
	79.01.	Begränsat till tvåhjuliga fordon med eller utan sidvagn
	79.02.	Begränsat till fordon i kategori AM av typen trehjulingar eller lätta fyrhjulingar
	79.03.	Begränsat till motordrivna trehjulingar
	79.04.	Begränsat till motordrivna trehjulingar till vilka en släpvagn får kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg
	79.05.	Motorcykel i kategori A1 med ett effekt/viktförhållande som överstiger 0,1 kW/kg
	79.06.	Fordon i kategori BE där släpvagnens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg
80		Begränsat till de innehavare av körkort för fordon i kategori A av typen motordriven trehjuling som inte uppnått 24 års ålder
81		Begränsat till de innehavare av körkort för fordon i kategori A av typen tvåhjulig motorcykel som inte uppnått 21 års ålder
95		Föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt direktiv (EU) 2022/2561 giltigt t.o.m. … (t.ex. ”95(1.1.2028)”).
96		Koder som används för att ange tillstånd på grundval av ytterligare utbildning i kategori
	96	Fordon i kategori B till vilka en släpvagn får kopplas med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg och där fordonskombinationens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men är högst 4 250 kg
	96.01.	Utryckningsfordon som körs för avsedda ändamål med körkort i kategori B och vars tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men är högst 5 000 kg, inklusive släpvagnens vikt, om det används som en fordonskombination

	96.02.	Campingbil som körs med körkort i kategori B, där den tillåtna totalvikten överstiger 3 500 kg men är högst 4 250 kg eller, tillsammans med en släpvagn, inte överstiger 5 000 kg
	96.03.	Fordon som drivs med alternativa bränslen, tillsammans med en släpvagn, och där fordonskombinationens tillåtna totalvikt överstiger 4 250 kg men är högst 5 000 kg
97		Ej behörig att framföra fordon i kategori C1 som omfattas av förordning (EU) nr 165/2014.
98		Koder som används vid tillämpning av artiklarna 17 och 18 (obligatorisk användning av underkoder)
	98.01.	Föraren betraktas som en nybliven förare och omfattas av villkoren för prövotiden. Om körkortet byts ut, förnyas eller ersätts ska koden kompletteras med det slutdatum för prövotiden som ursprungligen angavs (t.ex. 98.01.13.04.2028).
	98.02.	Innehavaren ska uppfylla villkoren för beledsagad körning tills innehavaren fyller 18 år.

Koderna 100 och däröver ska vara nationella koder som endast gäller inom den utfärdande medlemsstatens territorium.

BILAGA II

MINIMIKRAV FÖR FÖRARPROV OCH KUNSKAPER, FÄRDIGHETER OCH BETEENDE VID KÖRNING AV ETT MOTORFORDON

Del I

MINIMIKRAV FÖR FÖRARPROV

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och färdigheter samt uppvisar det beteende som krävs för att framföra ett motordrivet fordon. De prov som införs i detta syfte ska bestå av

a) ett kunskapsprov, och

b) efter ett godkänt kunskapsprov, ett körprov.

Villkoren för genomförandet av dessa prov fastställs nedan.

Avdelning A

KUNSKAPSPROV

1. Utformning

Provet ska vara utformat så att det visar att sökanden har de kunskaper som krävs i de ämnen som är förtecknade i punkterna 2, 3 och 4.

Om den som ansöker om körkort i en kategori har godkänts på ett kunskapsprov för körkort i en annan kategori behöver de gemensamma bestämmelserna i punkt 2, 3 och 4 inte tillämpas.

Medlemsstaterna får undanta sökande från de frågor om grundläggande kunskaper i första hjälpen som avses i punkt 2 e, om sökanden har genomgått en certifierad praktisk utbildning i första hjälpen, inklusive hjärt-lungräddning, när som helst innan körprovet avläggs.

2. Innehållet i kunskapsprovet för samtliga fordonskategorier

Provet ska innehålla frågor om varje ämne som finns förtecknat i följande punkter, medan varje medlemsstat själv ska fastställa frågornas innehåll och utformning.

a) Vägtrafikbestämmelser, särskilt vägmärken, vägmarkeringar, signaler, väjningsplikt och hastighetsbegränsningar.

b) Föraren:

i) Betydelsen av uppmärksamhet och samspel med andra trafikanter, inbegripet användare av mikromobilitet.

ii) Allmän uppfattningsförmåga, inbegripet uppfattning av faror, omdömesförmåga och beslutsfattande, särskilt reaktionstiden, liksom förändringar i körförmågan som beror på alkohol, narkotika eller läkemedel, psykiskt tillstånd eller trötthet.

iii) Inverkan på risken för distraktion på grund av användning av mobiltelefoner eller annan elektronisk utrustning under körning och de säkerhetsmässiga konsekvenserna av detta.

c) Vägen:

i) De viktigaste principerna avseende ett säkert avstånd mellan fordon, bromssträckor och väghållning vid olika väderleks- och vägförhållanden, inbegripet vid snöiga och halkiga förhållanden.

ii) Riskfaktorer vid körning som beror på olika vägförhållanden, inbegripet uppfattning och förutseende av faror, särskilt hur de ändras till följd av väderleken och tiden på dygnet.

iii) Olika vägtypers egenskaper och de därmed sammanhängande föreskrivna kraven.

iv) Anpassning av körbeteendet till vägsträckans utformning, särskilt för att säkerställa säker körning i vägtunnlar och körning i upp- och nedförsbackar.

v) Upptäckt av döda vinklar.

d) Andra trafikanter:

i) Särskilda riskfaktorer kopplade till andra trafikanters bristande erfarenhet, särskilt när det gäller oskyddade trafikanter som är sämre skyddade i trafiken än användare av motorfordon och som är direkt utsatta för kollisionskrafter. Denna kategori omfattar barn, fotgängare, cyklister, användare av motordrivna tvåhjuliga fordon, användare av anordningar för personlig rörlighet och personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet eller orienteringsförmåga.

ii) Risker i samband med förflyttning av, interaktion med och körning av olika typer av fordon som skiljer sig åt med avseende på deras vikt och dimensioner och deras förares synfält, inklusive fordon med avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem.

iii) Korrekt användning av körriktningsvisare, i rätt tid.

e) Allmänna regler och föreskrifter samt andra bestämmelser:

i) Bestämmelser i fråga om administrativa dokument som krävs för att få använda fordonen.

ii) Allmänna regler för hur föraren ska agera i samband med en olycka (placera ut varningstriangel och slå larm), inklusive regler för hur man ska agera om ett utryckningsfordon närmar sig och vad man ska göra på en olycksplats, och vilka åtgärder föraren kan vidta för att om så är nödvändigt hjälpa trafikolycksoffer, inbegripet grundläggande kunskaper i första hjälpen, framför allt hjärt-lungräddning.

iii) Säkerhetsfaktorer som rör fordonet och det gods och de personer som transporteras.

iv) Kunskap om säkerhetsaspekter som rör fordon som drivs med alternativa bränslen.

f) Nödvändiga försiktighetsåtgärder när fordonet lämnas, vilket inbegriper att säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte utgör en fara för andra trafikanter, till exempel fotgängare, cyklister och användare av mikromobilitet.

g) Mekaniska aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten. Sökanden ska kunna upptäcka de vanligaste felen, särskilt på styr-, fjädrings- och bromssystem, däck, belysning och körriktningsvisare, reflexanordningar, backspeglar, vindruta och vindrutetorkare, avgassystem, säkerhetsbälten och signalhorn.

h) Fordonets säkerhetsutrustning, särskilt användningen av säkerhetsbälten, nackskydd och säkerhetsutrustning för barn.

i) Laddning av elfordon.

j) Regler och aspekter avseende fordons användning i förhållande till miljön, inbegripet när det gäller elfordon: lämplig användning av signalhorn, måttlig bränsle- eller energiförbrukning, begränsning av utsläpp (utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, ljud och mikropartiklar från däck-, broms- och vägslitage osv.).

k) Fördelar, begränsningar och risker med avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem. Vikten av skillnaderna mellan dem och säker användning av dem, liksom förarens samverkan, förarens skyldigheter och hur systemen kan påverka förarens medvetenhet och beteende. Detta omfattar systemens användningsområde, möjligheten till begäranden om övertagande som genereras av systemen och förarens bestående skyldigheter medan systemen är aktiverade.

3. Särskilda bestämmelser för kategorierna A1, A2 och A

Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om

a) användning av skyddsutrustning såsom handskar, stövlar, kläder och hjälmar,

b) motorcykelförares synlighet för andra trafikanter,

c) riskfaktorer i samband med olika vägförhållanden, i enlighet med punkt 2 c, särskilt när det gäller hala partier som brunnslock, vägmarkeringar som linjer och pilar samt spårvagnsspår,

d) mekaniska aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten, i enlighet med punkt 2 g, särskilt när det gäller nödstoppreglage, oljenivå och kedja.

4. Särskilda bestämmelser för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E

1. Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om

a) bestämmelser om körtider och viloperioder enligt definitionerna i förordning (EG) nr 561/2006, användning av färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014,

b) bestämmelser om typen av transport, dvs. gods eller passagerare,

c) fordons- och transportdokument som krävs för nationell och internationell transport av gods och passagerare,

d) hur man ska agera i samband med en olycka samt åtgärder som ska vidtas efter en olycka eller liknande, exempelvis akuta åtgärder såsom evakuering av passagerare och grundläggande kunskaper i första hjälpen,

e) försiktighetsåtgärder vid avmontering och byte av hjul,

f) bestämmelser om fordonsvikter och fordonsmått samt bestämmelser om hastighetsregulatorer,

g) syftet med och användningen av tillsatsbromssystem,

h) begränsningar av synfältet som beror på fordonens konstruktion, särskilt när det gäller upptäckt av oskyddade trafikanter framför och vid sidan av fordonet,

i) (frivilligt) läsning av vägkarta, planering av resväg, inbegripet användning av elektroniska navigationssystem.

j) säkerhet i samband med lastning av fordonet, dvs. kontroll av lasten (packning och fästanordningar), svårigheter vid olika typer av last (exempelvis vätskor, hängande last osv.), lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E),

k) förarens ansvar när det gäller transport av passagerare och deras komfort och säkerhet, i synnerhet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, transport av barn och nödvändiga kontroller före avfärd; samtliga busstyper bör omfattas av kunskapsprovet, till exempel bussar i kollektivtrafik, långfärdsbussar, och bussar med särskilda mått (endast kategorierna D, DE, D1 och D1E).

l) De som ansöker om körkort för fordon i kategori C1 eller C1E som inte omfattas av förordning (EU) nr 165/2014 får av medlemsstaterna undantas från kravet att visa sina kunskaper i de ämnen som är förtecknade i punkt 4.1 a–c.

2. Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om följande ytterligare bestämmelser för kategorierna C, CE, D och DE:

a) Principerna för hur förbränningsmotorer, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätska, spolarvätska), bränslesystem, elsystem, tändningssystem och transmissionssystem (koppling, växellåda, etc.) är uppbyggda och fungerar.

b) Smörjmedel och frostskyddsvätska.

c) Principerna för konstruktion, montering, korrekt användning och underhåll av däck.

d) Principerna för olika typer av bromssystem och hastighetsregulatorer, deras funktion och viktigaste delar samt anslutning, användning och dagligt underhåll, och användningen av låsningsfria bromsar.

e) Principerna för olika typer av kopplingssystem, deras funktion och viktigaste delar samt anslutning, användning och dagligt underhåll, inklusive de olika kopplingsmekanismerna mellan släpvagn och lastbil, med beaktande av vändskivekopplingen för ledade fordon (för påhängsvagnar) och dragstångskopplingen för släpvagnar med dragstång (konventionella lastbilar), samt standardrutiner och standardprotokoll för att koppla fast och bort släpvagnar från lastbilar när dessa kopplingsmekanismer används (endast kategorierna CE och DE).

f) Metoder för felsökning vid driftsfel.

g) Förebyggande underhåll av fordon och nödvändiga löpande reparationer.

h) Förarens ansvar när det gäller mottagande, transport och leverans av gods i enlighet med överenskomna villkor (endast kategorierna C, CE).

Avdelning B

KÖRPROV

5. Fordonet och dess utrustning

1. Fordons växellåda

a) För att få framföra ett fordon med manuell växellåda krävs ett godkänt körprov som genomförts i ett sådant fordon.

Med fordon med manuell växellåda avses ett fordon med kopplingspedal (eller manuell spak för kategorierna A, A2 och A1) som föraren måste använda när denne startar eller stannar och växlar fordonet.

b) Fordon som inte uppfyller kriterierna i punkt 5.1 a ska anses ha automatisk växellåda.

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5.1 c ska, om en sökande genomför körprov på ett fordon med automatisk växellåda, detta anges på ett körkort som utfärdas på grundval av ett sådant prov med tillämplig unionskod enligt bilaga I del E. Körkort med en sådan angivelse får endast användas för att köra fordon med automatisk växellåda.

Den unionskod som beskrivs i andra stycket ska inte anges på, eller ska därefter strykas från, ett körkort i kategori A1, A2, A, B1, B eller BE om sökanden eller innehavaren klarar ett särskilt körprov eller genomgår en särskild utbildning, som kan ske före eller efter körprovet på ett fordon med automatisk växellåda.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att

i) godkänna och övervaka den särskilda utbildningen, vilket kan ingå i den allmänna förarutbildningen, eller

ii) anordna det särskilda körprovet.

Fordon som används för den utbildning eller det prov som avses i denna punkt ska ha manuell växellåda och ska omfattas av den körkortskategori som deltagarna har ansökt om.

Utbildningen ska omfatta alla aspekter som omfattas av punkt 6 eller 7 i denna bilaga, med särskild uppmärksamhet på hur fordonets växellåda hanteras. Varje utbildningsdeltagare ska utföra de praktiska delarna av utbildningen och visa sina färdigheter och sitt beteende på allmän väg. Utbildningen ska vara minst sju timmar.

Längden på körprovet och den körda sträckan ska vara tillräckliga för att bedöma de färdigheter och beteenden som anges i punkt 6 eller 7 i denna bilaga, med särskild hänsyn tagen till hanteringen av fordonets växellåda.

c) Särskilda bestämmelser för fordon i kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E

Medlemsstaterna får besluta att inga begränsningar till fordon med automatisk växellåda ska anges på körkort för fordon i kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E som avses i punkt 5.1 b, om sökanden redan har ett körkort utan den begränsning som föreskrivs i punkt b i minst en av följande kategorier: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E, och om denne vid körprovet genomfört de manövrer som anges i punkt 8.4.

2. De fordon som används vid körproven ska uppfylla de minimikrav som anges i denna punkt. Medlemsstaterna får införa bestämmelser om strängare krav eller lägga till andra krav. På de fordon i kategorierna A1, A2 och A som används vid körprov får medlemsstaterna tillämpa en tolerans på 5 cm^3 under fastställd minsta cylindervolym.

a) Kategori A1:

Motorcykel i kategori A1 utan sidvagn, med en angiven effekt som inte överstiger 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg och som kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h.

Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor, ska cylindervolymen vara minst 120 cm^3.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor, ska effekt/viktförhållandet vara minst 0,08 kW/kg.

b) Kategori A2:

Motorcykel utan sidvagn, med en angiven effekt som inte understiger 20 kW eller överstiger 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg.

Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor, ska cylindervolymen vara minst 250 cm^3.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor, ska effekt/viktförhållandet vara minst 0,15 kW/kg.

c) Kategori A:

Motorcykel utan sidvagn, med en tomvikt som överstiger 180 kg och angiven effekt som inte understiger 50 kW. Medlemsstaten får godkänna en tolerans på 5 kg under fastställd minimivikt.

Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor, ska cylindervolymen vara minst 600 cm^3.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor, ska effekt/viktförhållandet vara minst 0,25 kW/kg.

d) Kategori B:

Ett fyrhjuligt fordon i kategori B med en som kan uppnå en hastighet på minst 100 km/h.

e) Kategori BE:

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori B och en släpvagn som har en högsta tillåten totalvikt på minst 1 000 kg, där fordonskombinationen kan uppnå en hastighet på minst 100 km/h och inte omfattas av kategori B. Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som motorfordonet. Den slutna lådkonstruktionen får även vara något smalare än motorfordonet, förutsatt att sikten bakåt endast är möjlig om man använder motorfordonets utvändiga backspeglar. Släpvagnen ska ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

f) Kategori B1:

En motordriven fyrhjuling som kan uppnå en hastighet på minst 60 km/h, eller, om körkortet ger behörighet att framföra sådana fordon som avses i artikel 9.4 första stycket c, ska det fordon som används vid körprov uppfylla de villkor som anges däri.

g) Kategori C:

Ett fordon i kategori C med en högsta tillåten totalvikt på minst 12 000 kg, en längd på minst 8 m, en bredd på minst 2,40 m och som kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Fordonet ska ha en faktisk vikt på minst 10 000 kg.

h) Kategori CE:

Antingen ett ledat fordon eller en fordonskombination som består av ett provfordon i kategori C och en släpvagn med en längd på minst 7,5 m. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en högsta tillåten totalvikt på minst 20 000 kg, en längd på minst 14 m, en bredd på minst 2,40 m och ska kunna uppnå en hastighet på minst 80 km/h samt vara försedd med låsningsfria bromsar och utrustad med en färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en faktisk vikt på minst 15 000 kg. Som god praxis rekommenderas att fordonet utrustas med en vändskiva och en växellåda med minst åtta framåtväxlar.

i) Kategori C1:

Ett fordon i kategori C1 med en högsta tillåten totalvikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 m och ska kunna uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Om sökandens förmåga att använda färdskrivare inte ska testas behöver fordonet inte vara utrustat med färdskrivare.

j) Kategori C1E:

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori C1 och en släpvagn med en högsta tillåten totalvikt på minst 1 250 kg. Fordonskombinationen ska ha en längd på minst 8 m och ska kunna uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Alternativt får den slutna lådkonstruktionen vara något smalare än förarhytten, förutsatt att sikten bakåt bara är möjlig om man använder motorfordonets utvändiga backspeglar. Släpvagnen ska ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

k) Kategori D:

Ett fordon i kategori D med en längd på minst 10 m, en bredd på minst 2,40 m och som kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014.

l) Kategori DE:

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori D och en släpvagn med en högsta tillåten totalvikt på minst 1 250 kg, en bredd på minst 2,40 m och där fordonskombinationen kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är minst 2 m bred och 2 m hög. Släpvagnen ska ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

m) Kategori D1:

Ett fordon i kategori D1 med en högsta tillåten totalvikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 m och som kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014.

n) Kategori D1E:

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori D1 och en släpvagn med en högsta tillåten totalvikt på minst 1 250 kg, där fordonskombinationen kan uppnå en hastighet på minst 80 km/h. Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är minst 2 m bred och 2 m hög. Släpvagnen ska ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

6. Färdigheter och beteende som ska prövas för kategorierna A1, A2 och A

1. Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande ska visa sin förmåga att förbereda en säker körning genom att uppfylla följande krav:

a) Justera skyddsutrustning såsom handskar, stövlar, kläder och hjälm.

b) Göra slumpmässiga kontroller av däck, bromsar, styrning, nödstoppreglage, i tillämpliga fall, kedja, oljenivåer, lysen, reflexanordningar, körriktningsvisare och signalhorn.

2. Särskilda manövrar som ska provas med avseende på trafiksäkerheten:

a) Ställa motorcykeln på och ta ner den från stödet och flytta den genom att leda den med motorn avstängd.

b) Parkera motorcykeln med användning av stödet.

c) Minst två manövrer, inbegripet slalomkörning, ska utföras vid låg hastighet. Detta ska göra det möjligt att bedöma förmågan att hantera gas, broms, balans, blickens riktning, placering på motorcykeln och fötternas placering på fotstöden. Om provet utförs på en motorcykel med manuell växellåda ska detta kombineras med handhavande av kopplingen.

d) Minst två manövrer ska utföras vid högre hastighet, varav en vid en hastighet på minst 30 km/h och en omfattande undanmanöver för hinder vid en hastighet på minst 50 km/h. Detta ska göra det möjligt att bedöma förmågan avseende placering på motorcykeln, blickens riktning, balans och styrteknik. Om provet utförs på en motorcykel med manuell växellåda ska en manöver utföras med andra eller tredje växeln. Detta ska göra det möjligt att bedöma förmågan avseende växlingsteknik.

e) Bromsning: Minst två inbromsningsmanövrer ska utföras, inbegripet en nödbromsning från en hastighet på minst 50 km/h. Detta ska göra det möjligt att bedöma förmågan att hantera främre och bakre broms, blickens riktning och förarens placering på motorcykeln.

f) Göra en U-sväng, om möjligt.

3. Trafikbeteende

Sökanden ska i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

a) Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.

b) Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.

c) Köra i kurvor.

d) Korsningar: närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.

e) Byta körriktning, inbegripet använda indikatorer på lämpligt sätt, svänga till höger och vänster samt byta fil.

f) Köra på och av motorvägar eller liknande, i tillämpliga fall, från en påfart respektive avfart.

g) Omkörning/passering: köra om andra trafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter, om möjligt, passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter och förutse den döda vinkeln för andra fordon, i förekommande fall.

h) Passera särskilda trafikmiljöer, i tillämpliga fall: rondeller, järnvägskorsningar, spårvagns- och busshållplatser, övergångsställen, cykelbanor, med vederbörlig hänsyn, körning uppför och nedför långa backar samt tunnlar.

i) Reagera på och förutse farliga situationer. Genom undantag från skyldigheten att utföra åtgärderna i normala trafiksituationer ska åtgärderna endast utföras om den farliga situationen uppstår oavsiktligt. Alternativt kan simulatorer användas för att pröva dessa färdigheter.

j) Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning.

7. Färdigheter och beteende som ska prövas för kategorierna B, B1 och BE

1. Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande ska visa sin förmåga att förbereda en säker körning genom att uppfylla följande krav:

a) Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.

b) Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd, om sådana finns.

c) Kontrollera att dörrarna är stängda.

d) Göra slumpmässiga kontroller av däck, styrning, bromsar, vätskor (exempelvis motorolja, kylarvätska, spolarvätska), lysen, reflexanordningar, körriktningsvisare och signalhorn.

e) Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, låsmekanism för förarhytt, lastmetoder och säkring av lasten (endast kategori BE).

f) Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategori BE).

2. Kategorierna B och B1: särskilda manövrer att prova med avseende på trafiksäkerheten

Ett urval av följande manövrer ska prövas (minst två manövrer av de fyra punkterna, varav en vid backning):

a) Backa rakt bakåt eller backa åt höger eller vänster runt ett hörn utan att komma över i fel fil.

b) Vända fordonet med användning av fram- och backväxlar.

c) Parkera fordonet och lämna en parkeringsplats (parallellt, snett eller vinkelrätt, framåt eller bakåt, på plan mark, i uppförs- eller nedförsbacke).

d) Genomföra en korrekt inbromsning till stillastående. Nödbromsning är dock inte obligatoriskt.

3. Kategori BE: särskilda manövrer att prova med avseende på trafiksäkerheten

a) Koppla släpvagn till och från, eller från och åter till, dragfordonet; manövern måste inkludera att dragfordonet och släpvagnen är parkerade sida vid sida, dvs. inte efter varandra.

b) Backa längs en kurva, vars linje medlemsstaterna själva får fastställa.

c) Parkera säkert vid lastning och lossning.

4. Trafikbeteende

Sökanden ska i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

a) Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.

b) Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.

c) Köra i kurvor.

d) Korsningar: närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.

e) Byta körriktning med användning av indikatorer på lämpligt sätt, svänga till höger och vänster och byta fil.

f) Köra på och av motorvägar eller liknande, om möjligt, från en påfart respektive avfart.

g) Omkörning och passering: köra om andra trafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter, förutse den döda vinkeln, om möjligt, passera hinder, exempelvis parkerade bilar, och bli omkörd av andra trafikanter, i förekommande fall.

h) Köra självständigt efter vägmärken, om möjligt.

i) Passera särskilda trafikmiljöer, i tillämpliga fall: rondeller, järnvägskorsningar, spårvagns- och busshållplatser, övergångsställen, cykelbanor, med vederbörlig hänsyn, körning uppför och nedför långa backar samt tunnlar.

j) Instigning och urstigning, inbegripet att säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte utgör en fara för andra trafikanter, till exempel fotgängare, cyklister och användare av mikromobilitet, med särskilt tonvikt på att öppna dörren med den hand som befinner sig längst bort.

k) Reagera på och förutse farliga situationer. Genom undantag från skyldigheten att utföra åtgärderna i normala trafiksituationer ska åtgärderna endast utföras om den farliga situationen uppstår oavsiktligt. Alternativt kan simulatorer användas för att pröva dessa färdigheter.

8. Färdigheter och beteende som ska prövas för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E

1. Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande ska visa sin förmåga att förbereda en säker körning genom att uppfylla följande krav:

a) Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.

b) Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd om sådana finns.

c) Göra slumpmässiga kontroller av däck, styrning, bromsar, lysen, reflexanordningar, körriktningsvisare och signalhorn.

d) Kontrollera servostyrda broms- och styrsystem. Kontrollera att hjul, hjulbultar, stänkskydd, vindruta, fönster och vindrutetorkare, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätska, spolarvätska) är i gott skick. Kontrollera och kunna använda instrumentpanelen, inbegripet färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Det sistnämnda kravet är inte tillämpligt på dem som ansöker om körkort för fordon i kategori C1 eller C1E som inte omfattas av den förordningen.

e) Kontrollera lufttryck, tryckluftsbehållare och upphängning.

f) Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, lastmekanism, i tillämpliga fall, låsmekanism för förarhytt i tillämpliga fall, lastmetoder och säkring av lasten (endast kategorierna C, CE, C1 och C1E).

g) Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategorierna CE, C1E, DE och D1E).

h) Vidta säkerhetsåtgärder för särskilda fordon: kontrollera kaross, dörrar, nödutgångar, förstahjälpenutrustning, brandsläckare och annan säkerhetsutrustning (endast kategorierna D, DE, D1 och D1E).

i) (Frivilligt) Läsa vägkarta och planera resväg, inbegripet använda elektroniska navigationssystem.

2. Framförande av dragfordonet utan släpvagn (endast kategorierna C1E, CE, D1E och DE)

Om föraren inte redan har behörighet att framföra fordonen i kategorierna C1, C, D1 och D måste förmågan att framföra dragfordonet säkerställas före framförande med en påkopplad släpvagn.

3. Särskilda manövrer som ska provas med avseende på trafiksäkerheten:

a) Koppla släpvagn till och från, eller från och åter till, dragfordonet; manövern måste inkludera att dragfordonet och släpvagnen är parkerade sida vid sida, dvs. inte på ett led (endast kategorierna CE, C1E, DE och D1E).

b) Backa längs en kurva, vars linje medlemsstaterna själva får fastställa.

c) Göra en U-sväng, om möjligt.

d) Parkera säkert vid lastning och lossning på lastramp/brygga eller liknande installation (endast kategorierna C, CE, C1 och C1E).

e) Parkera så att passagerare säkert kan kliva av och på bussen (endast kategorierna D, DE, D1 och D1E).

4. Trafikbeteende

Sökanden ska i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

a) Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.

b) Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.

c) Köra i kurvor.

d) Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.

e) Byta körriktning: svänga till höger och vänster samt byta fil.

f) Köra på och av motorvägar eller liknande, i tillämpliga fall, från en påfart respektive avfart.

g) Köra om andra trafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter, förutse den döda vinkeln (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, och bli omkörd av andra trafikanter (i förekommande fall).

h) Passera särskilda trafikmiljöer, i tillämpliga fall: rondeller, järnvägskorsningar, spårvagns- och busshållplatser, övergångsställen, cykelbanor, med vederbörlig hänsyn, körning uppför och nedför långa backar samt tunnlar.

i) Reagera på och förutse farliga situationer: Genom undantag från skyldigheten att utföra åtgärderna i normala trafiksituationer ska åtgärderna endast utföras om den farliga situationen uppstår oavsiktligt. Alternativt kan simulatorer användas för att pröva dessa färdigheter.

j) Stiga i och ur fordonet, inbegripet säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte utgör en fara för andra trafikanter, till exempel fotgängare, cyklister och användare av mikromobilitet.

5. Säker och energieffektiv körning

Köra på ett sätt som säkerställer säkerhet och minskar bränsle- eller energiförbrukningen och avgaserna under acceleration, fartminskning och körning i uppförs- och nedförsbackar (sparsam körning).

9. Bedömning av körprovet

1. För var och en av de körsituationer som nämns i punkterna 6, 7 och 8 ska bedömningen återspegla hur obesvärat sökanden använder fordonets reglage och vilken förmåga han eller hon visar att köra helt säkert i trafiken. Förarprövaren ska under hela provet känna sig säker. Körfel eller farligt beteende som innebär en omedelbar risk för provfordonet, dess passagerare eller andra trafikanter ska, oavsett om förarprövaren eller beledsagaren behöver ingripa eller inte, leda till att sökanden underkänns. Förarprövaren ska dock ha rätt att avgöra om körprovet ska fullföljas.

Förarprövaren ska ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma sökandens förmåga att köra säkert. För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställs i denna bilaga ska förarprövarnas arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten och som uppfyller kraven i bilaga IV punkt 4.1 e.

2. Under bedömningen ska förarprövaren särskilt fästa avseende vid huruvida sökanden kör defensivt och tar hänsyn till övriga trafikanter. Detta ska återspegla den generella körstilen, vilket förarprövaren ska ta hänsyn till i sin allmänna bedömning av sökandes körning. I bedömningen ingår anpassad och beslutsam (dvs. säker) körning, med hänsyn till väg- och väderleksförhållanden, annan trafik och andra trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter, och sökandens framförhållning.

3. Förarprövaren ska dessutom göra en bedömning av om sökanden

a) behärskar fordonet i fråga om korrekt användning av säkerhetsbälten, förarstödsystem, automatiska körsystem, backspeglar, nackskydd, säten, lysen och annan utrustning; i tillämpliga fall använder koppling, växellåda, gas, bromssystem (även det tredje bromssystemet i tillämpliga fall) och styrsystem på rätt sätt; kontrollerar fordonet under olika förhållanden och vid olika hastigheter; håller fordonet stabilt på vägen; känner till fordonets vikt, dimensioner och egenskaper, lastvikt och lasttyp (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, DE och D1E); ser till passagerarnas bekvämlighet (endast kategorierna D, DE, D1 och D1E) (långsam acceleration, mjuk körning och undvikande av häftiga inbromsningar),

b) kör ekonomiskt, säkert och energieffektivt, med hänsyn till varvtal, växling, bromsning och acceleration (endast kategorierna B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E),

c) har överblick över situationen både i fordonets omedelbara närhet och på medellångt och långt avstånd; använder backspeglarna på rätt sätt,

d) respekterar företrädesrätten och lämnar företräde: utnyttjar företräde i olika typer av vägkorsningar och lämnar företräde i andra situationer (exempelvis vid byte av körriktning och fil och vid särskilda manövrer),

e) placerar fordonet korrekt på vägen: placerar fordonet på vägen, i filer, rondeller och kurvor på ett sätt som är lämpligt för typen av fordon och dess egenskaper samt om sökanden har framförhållning,

f) håller avstånd: håller lämpligt avstånd till fordon framför och vid sidan av det egna fordonet samt till andra trafikanter, särskilt till oskyddade trafikanter,

g) respekterar hastighetsbegränsningar och rekommendationer: inte överskrider högsta tillåtna hastighet, anpassar hastigheten till väderleks- och trafikförhållanden och i tillämpliga fall till nationella hastighetsbegränsningar, kör i en sådan hastighet att det är möjligt att stanna inom ett synligt och fritt vägavsnitt, anpassar hastigheten till den genomsnittshastighet som samma typ av trafikanter håller,

h) respekterar trafikljus, vägmärken och andra markeringar: agerar korrekt vid trafikljus, följer trafikreglerares anvisningar, agerar korrekt vid vägmärken (förbud eller påbud), handlar korrekt vid vägmarkeringar,

i) respekterar signalering: i förekommande fall ger tecken på rätt sätt och vid lämplig tidpunkt, använder körriktningsvisare på rätt sätt, tar vederbörlig hänsyn till samtliga tecken från andra trafikanter,

j) behärskar att bromsa och stanna: saktar in i tid, bromsar och stannar beroende på omständigheterna, har framförhållning, använder de olika bromssystemen (endast för kategorierna C, CE, D och DE), använder andra hastighetsreglerande system än bromsarna (endast för kategorierna C, CE, D och DE).

10. Provets längd

Körprovets tidslängd och den tillryggalagda sträckan ska vara tillräckliga för att bedöma de färdigheter och det beteende som fastställs i avdelning B i den här bilagan. Körtiden på vägen får inte i något fall vara kortare än 25 minuter för kategorierna A, A1, A2, B, B1 och BE eller kortare än 45 minuter för övriga kategorier. Denna tid inbegriper inte mottagandet av sökanden, förberedelsen av fordonet, den tekniska kontrollen av fordonet med hänsyn till trafiksäkerheten, de särskilda manövrerna, säkerställandet av förmåga i enlighet med punkt 8.2 eller tillkännagivandet av resultatet av körprovet.

11. Platsen för provet

Den del av provet som bedömer sökandens förmåga att genomföra de särskilda manövrerna får utföras på en särskild testbana. Den del av provet som gäller trafikbeteendet ska om möjligt äga rum på landsvägar, motortrafikleder eller motorvägar (eller liknande) och olika typer av stadsgator (bostadsområden, områden med 30 km/h och 50 km/h, genomfartsvägar), vilka ska vara typiska för de svårigheter som förare kan utsättas för. Det är också önskvärt att provet äger rum under förhållanden med varierande trafiktäthet. Körtiden på vägen ska utnyttjas optimalt för att bedöma sökandens körning i alla de olika trafikmiljöer som kan bli aktuella, särskilt med hänsyn till övergången mellan sådana miljöer.

Del II

KUNSKAPER, FÄRDIGHETER OCH BETEENDE SOM KRÄVS FÖR ATT FRAMFÖRA MOTORDRIVNA FORDON

Förare av alla motordrivna fordon ska vid alla tidpunkter ha de kunskaper, de färdigheter och det beteende som anges i del I, punkterna 1–9 för att kunna

a) upptäcka och förutse trafikfaror och risker och bedöma deras allvar,

b) ha sådan kontroll över sitt fordon att de inte skapar farliga situationer samt reagera på lämpligt sätt om sådana situationer skulle uppstå,

c) följa vägtrafikbestämmelser, särskilt dem som är avsedda att förebygga trafikolyckor och bibehålla trafikrytmen,

d) upptäcka allvarliga tekniska fel på sitt fordon, särskilt sådana som utgör en säkerhetsrisk, och låta åtgärda dem på lämpligt sätt,

e) ta hänsyn till samtliga faktorer som påverkar körförmågan (exempelvis alkohol, trötthet, dålig syn, användning av elektronisk utrustning etc.) för att kunna köra säkert,

f) värna samtliga trafikanters säkerhet, särskilt oskyddade trafikanters, genom att visa tillbörlig hänsyn mot andra,

g) ha tillräcklig kunskap om riskfaktorer avseende cyklister, fotgängare och användare av mikromobilitet,

h) ha tillräcklig kunskap om säkerhet i samband med användning av fordon som drivs med alternativa bränslen,

i) ha tillräcklig kunskap om användningen av fordon med avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem.

Medlemsstaterna får vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att förare som inte längre har de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i del I punkterna 1–9 ovan kan öva upp dessa kunskaper och den förmågan så att de även i fortsättningen kan framföra ett motordrivet fordon.

BILAGA III

MINIMIKRAV I FRÅGA OM LÄMPLIGHET ATT FRAMFÖRA MOTORDRIVNA FORDON

DEFINITIONER

1. I denna bilaga indelas förarna i två grupper:

   Grupp 1: förare av fordon i kategorierna A, A1, A2 AM, B, B1 och BE.

   Grupp 2: förare av fordon i kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E.

   I nationell rätt får föreskrivas att kraven i denna bilaga för förare i grupp 2 även ska gälla för förare av fordon i kategori B som använder sitt körkort i yrkesmässig verksamhet (taxibilar, ambulanser etc.).

2. De som ansöker om körkort för första gången eller om förnyat körkort ska placeras i den grupp de kommer att tillhöra om det körkort de har ansökt om har utfärdats eller förnyats.

Avdelning 1

SYNFÖRMÅGA

3. Alla som ansöker om körkort ska genomgå en lämplig bedömning för att säkerställa att de har tillräcklig synskärpa för att framföra motordrivna fordon och för att avgöra om det krävs en ytterligare undersökning av deras synfält. Om det finns anledning att tvivla på att sökandens syn är tillräckligt god, bör han eller hon undersökas av en behörig fackman som är auktoriserad enligt nationell rätt. Vid denna undersökning ska följande faktorer särskilt uppmärksammas: synskärpa, synfält, mörkerseende, känslighet mot bländning och kontrastkänslighet, dubbelseende och andra synfel som kan äventyra trafiksäkerheten.

   Körkort får i vissa enskilda undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då kraven på synfält eller synskärpa inte uppfylls, men det finns skäl att anta att utfärdandet av ett körkort till sökanden inte skulle försämra trafiksäkerheten. I sådana fall ska föraren undersökas av en behörig fackman som är auktoriserad enligt nationell rätt för att konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Föraren eller sökanden bör även bli godkänd på ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Grupp 1:

1. Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska, om nödvändigt med korrigerande linser, då båda ögonen används uppnå en binokulär synskärpa av minst 0,5.

   Det horisontella synfältet ska dessutom vara minst 120 grader, med minst 50 graders utbredning till höger och vänster och minst 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala tjugogradersradien.

   Om en progredierande ögonsjukdom upptäcks eller fastställs får körkort utfärdas eller förnyas på villkor att sökanden regelbundet undersöks av en behörig fackman som är auktoriserad enligt nationell rätt.

2. Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) ska ha en synskärpa av minst 0,5, om nödvändigt med korrigerande linser. Den behöriga fackman som är auktoriserad enligt nationell rätt ska intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha kunnat anpassa sig till den och att synfältet för det ögat uppfyller det krav som fastställs i punkt 3.1.

3. Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat ska det föreskrivas en lämplig anpassningsperiod, exempelvis sex månader, under vilken det inte är tillåtet att framföra ett motorfordon. Efter denna period ska körning endast tillåtas efter ett positivt utlåtande från syn- och trafiksäkerhetsexperter och får omfattas av vissa krav eller begränsningar.

Grupp 2:

4. Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska ha en synskärpa, om nödvändigt med korrigerande linser, av minst 0,8 på det bästa ögat och minst 0,1 på det sämsta ögat. Om korrigerande linser används för att uppnå synskärpan 0,8 och 0,1 ska minimiskärpan (0,8 och 0,1) uppnås antingen genom korrigering med glasögon som har en styrka på högst plus åtta dioptrier eller med hjälp av kontaktlinser. Korrektionen ska tolereras väl.

Det horisontella synfältet med båda ögonen ska dessutom vara minst 160 grader, med minst 70 graders utbredning till höger och vänster och minst 30 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala trettiogradersradien.

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare med nedsatt kontrastkänslighet eller dubbelseende.

Efter en väsentlig synförlust på ett öga ska en lämplig anpassningsperiod föreskrivas, exempelvis sex månader, under vilken personen inte får köra. Efter denna period ska körning endast tillåtas efter ett positivt utlåtande från syn- och trafiksäkerhetsexperter, och får omfattas av vissa krav eller begränsningar.

Avdelning 2

HÖRSEL

4. Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare i grupp 2 med en hörselnedsättning, förutsatt att behörig medicinsk personal har lämnat ett utlåtande grundat på en medicinsk undersökning, varvid särskild hänsyn ska tas till kompensationsmöjligheterna.

Avdelning 3

PERSONER MED FYSISKA FUNKTIONSNEDSÄTTNINGAR

5. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som lider av besvär eller nedsättningar i rörelseorganen som gör det farligt att framföra ett motordrivet fordon.

Grupp 1:

1. Till sökande och förare med fysiska funktionsnedsättningar får körkort med särskilda villkor utfärdas med stöd av ett utlåtande från behörig medicinsk personal. Utlåtandet ska grunda sig på en medicinsk bedömning av de aktuella besvären eller nedsättningarna och om nödvändigt på ett praktiskt prov. Det ska också ange på vilket sätt fordonet ska anpassas och om föraren behöver använda ett ortopediskt hjälpmedel, i den utsträckning som körprovet visar att det inte innebär någon fara att framföra fordonet med ett sådant hjälpmedel.

2. Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare med progredierande besvär på villkor att personen regelbundet genomgår undersökning för att säkerställa att personen i fråga fortfarande kan köra fordonet helt säkert.

Om den fysiska funktionsnedsättningen är stationär, får körkort utfärdas eller förnyas utan att sökanden måste genomgå regelbundna medicinska undersökningar.

Grupp 2:

3. Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp.

Avdelning 4

HJÄRT- OCH KÄRLSJUKDOMAR

6. Hjärt- och kärlproblem eller -sjukdomar kan leda till en plötslig störning av hjärnfunktionerna som innebär en fara för trafiksäkerheten. Dessa problem utgör grunder för tillfälliga eller varaktiga körbegränsningar.

1. För följande hjärt- och kärlproblem får körkort utfärdas eller förnyas för sökande eller förare i de angivna grupperna först efter det att problemet verksamt har behandlats och förutsatt att tillstånd har givits och, vid behov, regelbunden medicinsk bedömning har utförts av behörig medicinsk personal:

a) Bradyarytmier (sinusknutessjukdom och överledningsstörningar) och takyarytmier (supraventrikulära och ventrikulära arytmier) med historia av synkope eller synkopeepisoder på grund av arytmiproblem (gäller grupperna 1 och 2).

b) Bradyarytmier: sinusknutessjukdom och överledningsstörningar med andra gradens atrioventrikulärt AV-block II – Mobitz typ 2, AV-block III eller alternerande skänkelblock (gäller grupp 2 endast).

c) Takyarytmier (supraventrikulära och ventrikulära arytmier) med

i) strukturella hjärtsjukdomar, framför allt ihållande ventrikulär takykardi (VT) (gäller grupperna 1 och 2), eller

ii) polymorf kortvarig VT eller med indikation för en defibrillator (gäller endast grupp 2).

d) Symptom på angina pectoris (gäller grupperna 1 och 2).

e) Implantering eller byte av en permanent pacemaker (gäller endast grupp 2).

f) Implantering eller byte av defibrillator eller lämplig eller olämplig chock från defibrillator (gäller endast grupp 1).

g) Synkope (en kortvarig förlust av medvetande och kroppshållning som kännetecknas av snabb uppkomst, kort varaktighet och spontan återhämtning på grund av global cerebral hypoperfusion, förmodligen reflexmedierad, av okänd orsak, utan några tecken på underliggande hjärtsjukdom) (gäller grupperna 1 och 2).

h) Akut koronarsyndrom (gäller grupperna 1 och 2).

i) Stabil angina pectoris om symtom inte uppträder vid lätt fysisk aktivitet (gäller grupperna 1 och 2).

j) Perkutan koronar intervention (PCI) (gäller grupperna 1 och 2).

k) Kranskärlsoperation (CABG) (gäller grupperna 1 och 2).

l) Stroke eller transitorisk ischemisk attack (TIA) (gäller grupperna 1 och 2).

m) Signifikant karotisstenos (gäller endast grupp 2).

n) Den maximala diametern på aorta överstiger 5,5 cm (gäller endast grupp 2).

o) Hjärtsvikt:

i) New York Heart Association (NYHA)-klasserna I, II och III (gäller endast grupp 1),

ii) NYHA-klasserna I och II, förutsatt att den vänstra ventrikelns ejektionsfraktion är minst 35 % (gäller endast grupp 2).

p) Hjärttransplantation (gäller grupperna 1 och 2).

q) Mekanisk hjärtpump (gäller endast grupp 1).

r) Hjärtklaffkirurgi (gäller grupperna 1 och 2).

s) Malign hypertoni (förhöjning av det systoliska blodtrycket ≥ 180 mmHg eller det diastoliska blodtrycket ≥ 110 mmHg i samband med risk för eller progressiva organskador) (gäller grupperna 1 och 2).

t) Blodtryck grad 3 (diastoliskt blodtryck ≥ 110 mmHg och/eller systoliskt blodtryck ≥ 180 mmHg) (gäller endast grupp 2).

u) Medfödd hjärtsjukdom (gäller grupperna 1 och 2).

v) Hypertrofisk kardiomyopati om synkope inte uppträder (gäller endast grupp 1).

w) Långt QT-syndrom med synkope, torsade de pointes eller QTc> 500 ms (gäller endast grupp 1).

2. För följande hjärt- och kärlproblem, får körkort inte utfärdas till de sökande eller förnyas för de förare som tillhör de angivna grupperna:

a) Implantering av defibrillator (gäller endast grupp 2).

b) Perifer vaskulär sjukdom – torakal och abdominal aortaaneurysm när största tillåtna aortadiameter är sådan att den medför en avsevärd risk för plötslig ruptur och därmed plötslig funktionsnedsättning (gäller grupperna 1 och 2).

c) Hjärtsvikt:

i) NYHA-klass IV (gäller endast grupp 1).

ii) NYHA-klasserna III och IV (gäller endast grupp 2).

d) Mekanisk hjärtpump (gäller endast grupp 2).

e) Hjärtklaffsjukdom med aortainsufficiens, aortastenos, mitralinsuffisens eller mitralstenos, om funktionsförmågan uppskattas till NYHA-klass IV eller om det har förekommit synkopeepisoder (gäller endast grupp 1).

f) Hjärtklaffsjukdom i NYHA-klass III eller IV eller med ejektionsfraktion (EF) under 35 % mitralstenos och allvarlig pulmonell hypertoni eller med allvarlig ekokardiografisk aortastenos eller aortastenos som orsakar synkope, undantaget helt asymtomatisk allvarlig aortastenos, om kraven i arbetsprovet uppfylls (gäller endast grupp 2).

g) Strukturella och elektriska kardiomyopatier – hypertrofisk kardiomyopati med en historia av synkope eller när två eller flera av följande tillstånd föreligger: vänstra ventrikelväggens tjocklek> 3 cm, icke-ihållande ventrikulär takykardi, fall av plötslig död i släkten (förstagradssläkting), ingen ökning av blodtrycket vid fysisk övning (gäller endast grupp 2).

h) Långt QT-syndrom med synkope, torsade de pointes och QTc> 500 ms (gäller endast grupp 2).

i) Brugada syndrom med synkope eller avvärjt plötsligt hjärtstillestånd (gäller grupperna 1 och 2).

Körkort får utfärdas eller förnyas i undantagsfall, under förutsättning att detta kan motiveras med stöd av ett medicinskt utlåtande av behörig medicinsk personal, samt på villkor att sådan personal utför regelbundna medicinska bedömningar för att kontrollera att personen i fråga fortfarande kan köra fordonet säkert med hänsyn till inverkan av det medicinska tillståndet.

3. Andra kardiomyopatier

Risken för plötsliga funktionsnedsättande händelser ska bedömas hos sökanden eller föraren med väl beskrivna kardiomyopatier (t.ex. arytmogen högerkammarkardiomyopati, non-compaction kardiomyopati, katekolaminerg polymorf ventrikulär takykardi och kort QT-syndrom) eller med nya kardiomyopatier som kan komma att upptäckas. Det krävs en noggrann specialistutvärdering. Prognosdetaljerna för den specifika kardiomyopatin ska beaktas.

4. Medlemsstaterna får begränsa utfärdandet av körkort till de sökande eller förnyelse av körkort för de förare som har andra hjärt- och kärlsjukdomar.

Avdelning 5

DIABETES MELLITUS

7. I de följande punkterna avses med

allvarlig hypoglykemi att en annan persons hjälp krävs, och med

återkommande allvarlig hypoglykemi en andra episod av allvarlig hypoglykemi under en tolvmånadersperiod.

Grupp 1:

1. Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har diabetes mellitus. Vid medicinering med låg risk för hypoglykemi ska de genomgå regelbunden medicinsk uppföljning av behörig medicinsk personal, som är anpassad till det enskilda fallet. Vid medicinering med hög risk för hypoglykemi som kan få konsekvenser för deras lämplighet som förare krävs ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och regelbunden medicinsk uppföljning som är anpassad till det enskilda fallet, men där intervallerna inte får överstiga tio år.

2. En sökande eller förare med diabetes som behandlas med mediciner som medför risk för hypoglykemi ska visa att han eller hon förstår de risker som är förknippade med hypoglykemi och har tillräcklig kontroll över sitt medicinska tillstånd.

   Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har bristande förmåga att känna varningstecken på hypoglykemi.

   Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har återkommande allvarlig hypoglykemi såvida detta inte kan motiveras med stöd av ett medicinskt utlåtande av behörig medicinsk personal och genom att sådan personal utför regelbundna medicinska bedömningar. För återkommande allvarlig hypoglykemi vid vaket tillstånd får körkort varken utfärdas eller förnyas förrän tre månader efter den senaste episoden.

   Körkort får utfärdas eller förnyas i undantagsfall, under förutsättning att detta kan motiveras med stöd av ett medicinskt utlåtande av behörig medicinsk personal, samt på villkor att sådan personal utför regelbundna medicinska bedömningar för att kontrollera att personen i fråga fortfarande kan köra fordonet säkert med hänsyn till inverkan av det medicinska tillståndet.

Grupp 2:

3. Utfärdande eller förnyelse av körkort till sökande eller förare i grupp 2 med diabetes mellitus kan övervägas. Vid medicinering som medför risk för hypoglykemi, det vill säga insulin eller viss oral medicinering, ska följande kriterier gälla:

   a) Inga incidenter med allvarlig hypoglykemi har inträffat under de senaste tolv månaderna.

   b) Föraren har full förmåga att känna varningstecken på hypoglykemi.

   c) Föraren måste kunna utföra erforderlig kontroll över blodsockernivåerna genom regelbundna kontroller med hjälp av tekniska hjälpmedel, åtminstone två gånger om dagen och vid tidpunkter som är relevanta för att framföra ett motorfordon.

   d) Föraren måste visa förståelse för riskerna med hypoglykemi.

   e) Det får inte föreligga några andra hindrande komplikationer av diabetes.

   Sådana körkort ska dessutom endast utfärdas eller förnyas om detta kan motiveras med stöd av ett positivt utlåtande av behörig medicinsk personal samt på villkor att det sker under regelbunden medicinsk uppföljning av sådan personal i intervaller som inte får överskrida tre år.

4. Allvarlig hypoglykemi vid vaket tillstånd, även om inget fordon framförs, ska rapporteras och föranleda ny bedömning av personens lämplighet att inneha körkort.

Avdelning 6

NEUROLOGISKA SJUKDOMAR OCH OBSTRUKTIVT SÖMNAPNÉSYNDROM

8. Följande bestämmelser gäller för sökande med neurologiska sjukdomar och obstruktivt sömnapnésyndrom.

Avdelning 7

NEUROLOGISKA SJUKDOMAR

1. Om en sökande eller förare har en allvarlig neurologisk sjukdom, får körkort endast utfärdas eller förnyas om ansökan stöds av ett positivt medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert.

Neurologiska störningar som har samband med utvecklingsrelaterade tillstånd, sjukdomar, medicinska eller kirurgiska ingrepp som påverkar det centrala eller perifera nervsystemet och leder till kognitiva, beteendemässiga, sensoriska eller motoriska nedsättningar och påverkar prestationen eller funktionen, balansen och koordinationen ska sålunda beaktas i förhållande till deras funktionsmässiga verkningar på framförandet av ett motorfordon. Hänsyn måste tas till risken för att de förvärras och för att behandlingen inte följs. I sådana fall kan det krävas regelbunden bedömning för utfärdande eller förnyelse av körkortet, om det finns risk för försämring.

Avdelning 8

OBSTRUKTIVT SÖMNAPNÉSYNDROM

2. I de följande punkterna avses med

obstruktivt sömnapnésyndrom i moderat form ett antal av 15–29 apnéer och hypopnéer per timme (apné-hypopné-index) och med

obstruktivt sömnapnésyndrom i uttalad form ett apné-hypopnéindex på 30 eller mer, vilka båda ger upphov till svår dagtrötthet.

3. Sökande eller förare som misstänks lida av obstruktivt sömnapnésyndrom i moderat eller uttalad form ska remitteras till vidare medicinsk rådgivning av en behörig medicinsk expert innan körkort utfärdas eller förnyas. De kan uppmanas att inte framföra ett motorfordon till dess att diagnosen har bekräftats.

4. Körkort får utfärdas till sökande eller förare med obstruktivt sömnapnésyndrom i moderat eller uttalad form som har tillräcklig kontroll över sitt medicinska tillstånd och följer lämplig behandling som lindrar problemet med sömnighet, om sådan föreligger, om detta har bekräftats genom ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert.

5. Sökande eller förare som behandlas för obstruktivt sömnapnésyndrom i moderat eller uttalad form ska återkommande undergå medicinsk undersökning i intervaller som inte får överstiga tre år för förare i grupp 1 och ett år för förare i grupp 2, i syfte att fastställa i vilken utsträckning behandlingen följs, behovet av fortsatt behandling och av fortsatt god vaksamhet.

Avdelning 9

EPILEPSI

9. Epileptiska anfall eller andra plötsliga störningar av medvetandetillståndet utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten om de drabbar en person som framför ett motordrivet fordon.

I de följande punkterna avses med

epilepsi ett medicinskt tillstånd där den berörda personen har haft två eller flera epileptiska anfall med mindre än fem års mellanrum, och med

provocerat epileptiskt anfall ett anfall som utlösts av en igenkännlig faktor som kan undvikas.

En person som drabbas av ett första eller ett enstaka anfall eller en första eller enstaka medvetandeförlust ska uppmanas att inte framföra motorfordon. En specialistrapport ska upprättas som anger den period under vilken personen inte får framföra motorfordon och vilken uppföljning som krävs.

Det är ytterst viktigt att personens specifika epilepsisyndrom och anfallets art fastställs för att man korrekt ska kunna utvärdera personens förmåga att framföra ett motordrivet fordon på ett säkert sätt, däribland risken för ytterligare anfall, och för att adekvat behandling ska kunna sättas in. Denna utredning ska göras av en neurolog.

Grupp 1:

1. Körkort för förare i grupp 1 med epilepsi ska vara under prövning till dess att föraren varit fri från anfall under åtminstone fem år.

   Om sökanden eller föraren har epilepsi och till dess att han eller hon har varit fri från anfall under åtminstone fem år, ska kraven för ett villkorslöst körkort inte anses vara uppfyllda.

2. Provocerat epileptiskt anfall: Sökande som har haft ett sådant tillstånd på grund av en provocerande igenkännlig faktor som sannolikt inte inträffar vid ratten kan efter individuell bedömning och ett neurologiskt utlåtande förklaras kunna föra ett fordon. I förekommande fall ska bedömningen utföras i enlighet med andra relevanta avdelningar i denna bilaga, t.ex. vid alkoholproblem eller annan samsjuklighet.

3. Första eller enskilt oprovocerat anfall: Sökande eller förare som drabbats av ett första oprovocerat epileptiskt anfall får förklaras kunna framföra ett motorfordon efter en sexmånadersperiod utan anfall efter adekvat medicinsk bedömning. Nationella myndigheter får ge sökande eller förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att framföra motorfordon tidigare.

4. Annan typ av medvetandeförlust: Medvetandeförlusten ska bedömas mot bakgrund av risken för återfall i samband med framförande av fordon.

5. Epilepsi: Sökande eller förare får förklaras kunna framföra ett motorfordon efter att ha varit anfallsfria under en ettårsperiod.

6. Anfall som endast inträffar under sömn: Sökande eller förare som aldrig drabbats av anfall annat än under sömn får förklaras kunna framföra ett motorfordon förutsatt att detta sjukdomsmönster kunnat fastställas under en period som inte är kortare än den anfallsfria period som krävs vid epilepsi. Om personen drabbas av attacker/anfall i vaket tillstånd krävs en ettårsperiod utan några ytterligare incidenter innan ett körkort kan utfärdas.

7. Anfall som inte inverkar på medvetandegraden eller handlingsförmågan: Sökande eller förare som aldrig drabbats av andra anfall än anfall som visat sig varken påverka medvetandegraden eller medfört någon nedsatt funktion får förklaras kunna framföra ett motorfordon förutsatt att detta mönster kunnat fastställas under en period som inte får vara kortare än den anfallsfria period som krävs vid epilepsi. Om personen drabbas av någon annan typ av attacker/anfall krävs en ettårsperiod utan ytterligare incidenter innan ett körkort kan utfärdas.

8. Anfall beroende på att läkare ordinerat ändring eller minskning av antiepileptisk behandling: En patient kan uppmanas att inte framföra ett motorfordon under tiden för utsättning och därefter under en sexmånadersperiod efter avslutad behandling. Anfall som inträffar i samband med av läkare ordinerad ändrad eller upphörd medicinering kräver ett uppehåll i framförandet av fordon på tre månader om den tidigare verkningsfulla behandlingen återupptas.

9. Efter botande epilepsikirurgisk behandling får förare och sökande förklaras kunna framföra ett motorfordon efter att ha varit anfallsfria under en ettårsperiod.

Grupp 2:

10. Sökanden eller föraren ska inte behandlas med antiepileptisk medicinering under den erforderliga anfallsfria perioden. Erforderlig medicinsk uppföljning ska ha genomförts. En omfattande neurologisk undersökning ska ha visat att det varken förekommer en relevant hjärnpatologi eller någon epilepsiformaktivitet på elektroencefalogrammet (EEG). EEG och lämplig neurologisk bedömning ska genomföras efter ett akut anfall.

11. Vid ett provocerat epileptiskt anfall som utlösts av en identifierbar utlösande faktor måste en positiv neurologisk rapport tillhandahållas; rapporten ska intyga en anfallsfri period på minst ett år och innehålla en EEG-bedömning. Andra avdelningar i denna bilaga ska beaktas. Vid strukturella hjärnskador med ökad risk för epileptiska anfall ska deras omfattning bedömas med hjälp av en neurologisk rapport.

12. Första eller enskilt oprovocerat anfall: Sökande eller förare som drabbats av ett första oprovocerat epileptiskt anfall får, efter adekvat neurologisk bedömning, förklaras kunna framföra motorfordon efter fem anfallsfria år utan antiepileptisk medicinering. Medicinsk personal får ge en sökande eller förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att framföra motorfordon tidigare.

13. Annan typ av medvetandeförlust: Medvetandeförlusten ska bedömas mot bakgrund av risken för återfall under körning.

14. Epilepsi: Det krävs tio anfallsfria år utan antiepileptisk medicinering. Nationella myndigheter får ge sökande eller förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att framföra motorfordon tidigare. Detta gäller även vid juvenil epilepsi.

    Vissa störningar, t.ex. arteriovenösa missbildningar eller intracerebrala blödningar, ökar risken för anfall, även om inga anfall ännu inträffat. I sådana fall ska behörig medicinsk personal göra en bedömning.

Avdelning 10

PSYKISKA FUNKTIONSNEDSÄTTNINGAR

10. Följande bestämmelser gäller för sökande eller förare med psykiska eller intellektuella funktionsnedsättningar.

Grupp 1:

1. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare med

    a) allvarlig psykisk, kognitiv eller beteendemässig funktionsnedsättning, oavsett om den är medfödd eller beror på sjukdom, skada eller neurokirurgiska ingrepp,

    b) störningar av personligheten som leder till allvarligt försämrat omdöme eller beteende eller allvarligt försämrad anpassningsförmåga,

    om inte ansökan stöds av ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och, om nödvändigt, på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum. En föregående period av remission bör iakttas.

Grupp 2:

2. Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp. Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade krav eller ålägga körrestriktioner.

Avdelning 11

ALKOHOL

11. Alkoholkonsumtion är en stor fara för trafiksäkerheten. Med tanke på problemets omfattning måste läkarkåren vara mycket vaksam i detta avseende.

Grupp 1:

1. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller som inte är i stånd att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd.

    Efter en styrkt avhållsamhetsperiod får körkort utfärdas eller förnyas om sökanden eller föraren är föremål för ett positivt medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs under en period.

2. Körkort får utfärdas till eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller som inte är i stånd att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd, förutsatt att teknik som gör det möjligt att kompensera för beroendet, till exempel obligatorisk användning av alkolås, används och förutsatt att föraren genomgår regelbunden uppföljning av fortsatt behandling avseende beroende eller oförmåga att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd. Om en avhållsamhetsperiod intygas, vilket kan omfatta deltagande i rehabiliteringsprogram med kontroll och medicinsk övervakning, får körkort utfärdas eller förnyas utan användning av sådan teknik om föraren är föremål för ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs under en period. Regelbundna hälsokontroller får utföras under eller efter användningen av sådan teknik, eller både och.

Grupp 2:

3. Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp.

4. Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade krav och, i förekommande fall, körrestriktioner.

Avdelning 12

NARKOTIKA OCH LÄKEMEDEL

12. Följande bestämmelser gäller avseende narkotika och läkemedel.

Missbruk

1. Oavsett vilken körkortskategori ansökan gäller ska körkort inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av psykotropa ämnen eller narkotika eller som inte är beroende av sådana ämnen men som inte vill eller kan avstå från konsumtion i samband med körning.

Regelbundet bruk

Grupp 1:

2. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som regelbundet, och i sådana mängder som kan påverka körningen negativt, använder psykotropa ämnen eller narkotika, oberoende av form, som kan försämra förmågan att köra säkert. Detta gäller för alla andra läkemedel eller kombinationer av läkemedel som inverkar negativt på den psykiska eller fysiska körförmågan.

Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade krav och, i förekommande fall, körrestriktioner.

Grupp 2:

3. Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp och får fastställa vissa krav eller restriktioner.

Avdelning 13

NJURSJUKDOMAR

13. Följande bestämmelser gäller för sökande med njursjukdomar.

Grupp 1:

1. Med stöd av ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs får körkort utfärdas till eller förnyas för sökande eller förare som lider av allvarlig njurinsufficiens som medför en betydande begränsning av den fysiska kapaciteten.

Grupp 2:

2. Endast i undantagsfall får körkort får utfärdas till eller förnyas för sökande eller förare med allvarlig, irreversibel njurinsufficiens, under förutsättning att detta kan motiveras med stöd av ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.

Avdelning 14

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Grupp 1:

1. Med stöd av ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum, får körkort utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har genomgått en organtransplantation eller en implantation av ett konstgjort organ som påverkar körförmågan.

Grupp 2:

2. Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp.

   Om sökande eller förare har en sjukdom som kan nedsätta eller medföra nedsättning av förmågan att köra säkert, men som inte nämns i denna bilaga, gäller som en generell regel att körkort endast får utfärdas eller förnyas med stöd av ett medicinskt utlåtande av en behörig medicinsk expert och om nödvändigt på villkor att sökanden eller föraren genomgår regelbundna hälsokontroller.

BILAGA IV

MINIMIKRAV PÅ PERSONER SOM FÖRRÄTTAR KÖRPROV

1. Kompetens som krävs av förarprövare

1. En person som är behörig att göra praktiska bedömningar i ett motordrivet fordon av en sökandes körprestation ska ha kunskaper, färdigheter och insikter rörande de teman som förtecknas i punkterna 1.2–1.8.

2. Förarprövarens kompetens ska vara relevant för bedömningen av en sökandes prestation i den körkortskategori som körprovet gäller.

3. Kunskaper och insikter om körförmåga och bedömning:

   a) Teori om trafikbeteende.

   b) Riskmedvetande och undvikande av olyckor. Detta inbegriper att förstå och uppmärksamma utsattheten hos icke-motorburna trafikanter och användare av tvåhjuliga motorfordon.

   c) Den kursplan som bedömningskriterierna bygger på.

   d) Körprovskraven.

   e) Relevant väg- och trafiklagstiftning, inbegripet relevant unionslagstiftning och nationell lagstiftning samt förklarande riktlinjer.

   f) Bedömningsteori och bedömningsteknik.

   g) Defensiv körning.

4. Bedömningsförmåga:

   Förarprövaren ska kunna:

   a) korrekt observera, övervaka och utvärdera sökandens totala prestation, särskilt avseende följande:

      i) Korrekt och övergripande uppfattning av farliga situationer.

      ii) Korrekt fastställande av orsaken till och den sannolika följden av farliga situationer.

      iii) Uppnådd kompetens och förmåga att inse misstag.

      iv) Enhetlighet och konsekvens i bedömningen,

   b) snabbt tillgodogöra sig information och ringa in de viktigaste punkterna,

   c) blicka framåt, identifiera potentiella problem och utarbeta strategier för att hantera dem,

   d) tillhandahålla snabb och konstruktiv återkoppling.

5. Personlig körförmåga:

   En person med tillstånd att förrätta körprov för en viss körkortskategori ska kunna framföra den relevanta typen av motordrivet fordon med genomgående hög standard.

6. Kvaliteten på tjänsterna:

   a) Fastställa och meddela vad sökanden kan förvänta sig under provet.

   b) Kommunicera tydligt och välja ett innehåll, en stil och ett språk som lämpar sig för åhörarna och sammanhanget samt besvara sökandenas frågor.

   c) Ge tydlig återkoppling om provresultatet.

   d) Behandla sökande med respekt och utan diskriminering.

7. Kunskaper om fordonsteknik och fysik, inbegripet:

   a) Kunskap om fordonsteknik, exempelvis styranordningar, däck, bromsar, belysning, särskilt för motorcyklar och tunga fordon.

   b) Kunskap om säkerhet i samband med lastning.

   c) Kunskap om fordonsfysik, exempelvis fart, friktion, dynamik och energi.

8. Ett bränsle- eller energieffektivt och miljövänligt körsätt.

2. Allmänna krav

1. Förarprövare för kategori B

   a) ska ha haft B-körkort i minst tre år,

   b) ska vara minst 23 år gammal,

   c) ska ha skaffat den grundläggande kompetens som anges i punkt 3 och därefter ha deltagit i den kvalitetssäkring och den fortbildning som avses i punkt 4,

   d) ska ha genomgått en yrkesutbildning som innebär åtminstone fullföljande av nivå 3 enligt Unescos internationella standard för utbildningsklassificering (ISCED),

   e) får inte samtidigt vara verksam som förarprövare och yrkesverksam som trafiklärare.

2. Förarprövare för övriga kategorier

   a) ska ha körkort i den berörda kategorin eller ha förvärvat motsvarande kunskaper genom adekvata yrkeskvalifikationer,

   b) ska ha skaffat den grundläggande kompetens som anges i punkt 3 och därefter ha deltagit i den kvalitetssäkring och den fortbildning som avses i punkt 4,

   c) ska ha varit kvalificerad förarprövare för kategori B under minst tre år; undantag får göras från detta krav om förarprövaren kan styrka

      i) minst fem års körvana för den berörda kategorin eller

      ii) en körförmåga som enligt teoretisk och praktisk bedömning är av högre standard än vad som krävs får att få körkort, vilket gör det kravet överflödigt,

   d) ska ha genomgått en yrkesutbildning som innebär åtminstone fullföljande av nivå 3 enligt ISCED,

   e) får inte samtidigt vara verksam som förarprövare och yrkesverksam som trafiklärare.

3. Yrkesmässig standard

   Förarprövarna ska vara fria från direkt och indirekt yttre påverkan när de utför praktiska bedömningar. De ska avstå från alla handlingar som är oförenliga med deras uppdrag och vara objektiva och opartiska när de utför sina uppgifter.

4. Likvärdighet

   a) Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna AM, A1, A2 och A när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som krävs enligt punkt 3 för en av dessa kategorier.

   b) Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna C1, C, D1 och D när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som krävs enligt punkt 3 för en av dessa kategorier.

   c) Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna BE, C1E, CE, D1E och DE när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som krävs enligt punkt 3 för en av dessa kategorier.

3. Grundläggande kompetens

1. Grundläggande utbildning

a) Innan någon får ges tillstånd att förrätta förarprov ska denne med godkänt resultat genomgå ett sådant utbildningsprogram som medlemsstaten fastställer för att få den kompetens som anges i punkt 1.

b) Medlemsstaterna ska fastställa huruvida innehållet i ett visst utbildningsprogram ska gälla tillstånd att förrätta förarprov för en körkortskategori eller för mer än en kategori.

2. Examina

a) Innan någon får ges tillstånd att förrätta förarprov ska denne uppvisa en tillfredsställande nivå på kunskaper, insikt, färdigheter och lämplighet beträffande de frågor som anges i punkt 1.

b) Medlemsstaterna ska ha ett examensförfarande som på ett pedagogiskt lämpligt sätt bedömer dennes kompetens enligt definitionen i punkt 1, särskilt i punkt 1.4. Examensförfarandet ska uppfylla tillgänglighetskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 [1] och omfatta både en teoretisk och en praktisk del. Datorbaserad bedömning får användas om lämpligt. Detaljerade bestämmelser om art och längd på de olika proven och bedömningarna i examen ska den enskilda medlemsstaten själv fastställa.

c) Medlemsstaterna ska fastställa huruvida innehållet i en viss examination ska leda till behörighet att förrätta förarprov för en körkortskategori eller mer än en kategori.

4. Kvalitetssäkring och fortbildning

1. Kvalitetssäkring

a) Medlemsstaterna ska ha system för kvalitetssäkring för att sörja för att förarprövarnas standard upprätthålls.

b) Systemen för kvalitetssäkring ska omfatta övervakning av prövarna i arbetet, deras fortbildning och nya ackreditering, deras fortlöpande yrkesmässiga utveckling och regelbunden översyn av resultaten av de förarprov de har förrättat.

c) Medlemsstaterna ska se till att alla prövare blir föremål för årlig övervakning med hjälp av de arrangemang för kvalitetssäkring som förtecknas i punkt 4.1 b. Dessutom ska medlemsstaterna föreskriva att varje förarprövare en gång vart femte år ska iakttas när han eller hon förrättar prov, under minst en halv dag, så att det är möjligt att iaktta flera prov. Om problem konstateras ska korrigeringsåtgärder vidtas. Observatören ska vara förordnad av medlemsstaten för detta.

d) Medlemsstaterna får föreskriva att när en prövare har tillstånd att förrätta förarprov i mer än en kategori ska uppfyllande av kravet på observation vid prov för en av dessa kategorier innebära att kravet har uppfyllts för mer än en kategori.

e) För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning, ska förarprövarens arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten. Medlemsstaterna ska säkerställa att de medlemmar i detta organ som har i uppdrag att utföra granskning och övervakning är opartiska och oberoende av inblandning utifrån eller politiska påtryckningar vid utövandet av sina uppgifter.

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2. Fortbildning

a) Medlemsstaterna ska föreskriva att förarprövare för att behålla sitt tillstånd, oberoende av antalet kategorier tillståndet gäller, ska genomgå

i) regelbunden fortbildning på sammanlagt minst fyra dagar per tvåårsperiod för att

— bevara och uppdatera de nödvändiga kunskaperna, prövarfärdigheterna och kommunikationsfärdigheterna,

— utveckla ny kompetens som blivit nödvändig för utövande av yrket,

— säkerställa att de fortsätter att förrätta prov enligt rättvisa och enhetliga normer,

ii) minimifortbildning på minst fem dagar under varje femårsperiod för att utveckla och behålla den nödvändiga praktiska körfärdigheten.

b) Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att särskild utbildning omedelbart ges sådana prövare vars prestation enligt det befintliga kvalitetssystemet har befunnits vara ytterst otillräcklig.

c) Fortbildningen får ges i form av instruktioner, klassrumsundervisning, konventionell utbildning eller e-utbildning och får ske individuellt eller i grupp. Den får innefatta ny ackreditering på de villkor som medlemsstaterna anser lämpliga.

d) Medlemsstaterna får föreskriva att, när en prövare har tillstånd att förrätta förarprov i mer än en kategori, uppfyllande av kravet på övervakning vid prov för en av dessa kategorier ska innebära att kravet har uppfyllts för mer än en kategori, förutsatt att det villkor som anges i punkt 4.2 e är uppfyllt.

e) När en prövare under en 24-månadersperiod inte har förrättat prov för en viss kategori ska denne på lämpligt sätt bedömas på nytt innan han eller hon tillåts förrätta förarprov i den kategorin. Den nya bedömningen får genomföras som ett av kraven i punkt 4.2 a.

5. Förvärvade rättigheter

1. Medlemsstaterna får tillåta personer som fått tillstånd att förrätta förarprov omedelbart före den 19 januari 2013 att fortsätta att förrätta förarprov trots att de inte har fått tillstånd i enlighet med de allmänna villkoren i punkt 2 eller den grundläggande utbildning för att erhålla kompetens som anges i punkt 3.

2. Dessa prövare ska trots detta bli föremål för regelbunden övervakning och arrangemang för kvalitetssäkring enligt punkt 4.

BILAGA V

MINIMIKRAV PÅ UTBILDNING AV FÖRARE OCH FÖRARPROV FÖR FORDONSKOMBINATIONER, INKLUSIVE FORDON SOM DRIVS MED ALTERNATIVA BRÄNSLEN, FÖR CAMPINGBILAR OCH FÖR UTRYCKNINGSFORDON

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att

a) godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 10.1 d, eller

b) anordna körprov enligt artikel 10.1 d.

Avdelning A

FORDONSKOMBINATIONER

1. Förarutbildningens längd ska vara minst sju timmar.

2. Förarutbildningens innehåll

Förarutbildningen ska omfatta de kunskaper, de färdigheter och det beteende som beskrivs i bilaga II punkterna 2 och 7. Särskild uppmärksamhet ska ägnas fordons rörelsedynamik, säkerhetskriterier, dragfordon och släpvagn (kopplingsmekanism), korrekt lastning och säkerhetsanordningar.

En praktisk del av utbildningen ska omfatta följande övningar: acceleration, fartminskning, backning, bromsning, stoppsträcka, körfältsbyte, bromsning och undanmanöver, släpvagnens svängrörelser, avkoppling av en släpvagn från och påkoppling på ett motorfordon och parkering.

Varje utbildningsdeltagare ska genomföra den praktiska delen och ska visa sina färdigheter och sitt beteende på allmän väg.

De fordonskombinationer som används för utbildningen ska ingå i den fordonskategori för vilken sökanden har ansökt om körkort.

3. Körprovets längd och innehåll

Provets längd och den tillryggalagda sträckan ska vara tillräckliga för bedömning av de färdigheter och det beteende som anges i punkt 2.

Avdelning B

CAMPINGBILAR OCH UTRYCKNINGSFORDON

1. Förarutbildningens längd ska vara minst sju timmar och utbildningen får anordnas på allmän väg eller på en stängd övningsplats.

2. Förarutbildningens innehåll

Förarutbildningen ska omfatta de kunskaper, de färdigheter och det beteende som beskrivs i bilaga II avdelning A.2 och, när det gäller kategori C1, i bilaga II avdelning B.8 . Särskild uppmärksamhet ska ägnas fordons rörelsedynamik, säkerhetskriterier, korrekt lastning och säkerhetsanordningar.

En praktisk del av utbildningen ska omfatta följande övningar: acceleration, fartminskning, backning, bromsning, stoppsträcka, körfältsbyte, släpvagnens svängrörelser, avkoppling av en släpvagn från och påkoppling på ett motorfordon, bromsning, undanmanöver och parkering. När det gäller utryckningsfordon ska särskild uppmärksamhet ägnas åt att säkerställa att föraren har de färdigheter som krävs för att på ett korrekt sätt hantera ytterligare svårigheter som uppstår vid körning i en nödsituation.

De fordon som används för utbildningen ska ingå i den fordonskategori för vilken sökanden har ansökt om körkort.

3. Körprovets längd och innehåll

Provets längd och den tillryggalagda sträckan ska vara tillräckliga för bedömning av de färdigheter och det beteende som anges i punkt 2.

BILAGA VI

MINIMIKRAV PÅ UTBILDNING AV FÖRARE OCH FÖRARPROV FÖR MOTORCYKLAR I KATEGORI A (STEGVIS TILLTRÄDE)

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att

   a) godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 10.1 c, eller

   b) anordna körprov enligt artikel 10.1 c.

2. Förarutbildningens längd ska vara minst sju timmar.

3. Förarutbildningens innehåll

   Förarutbildningen ska omfatta alla aspekter som beskrivs i bilaga II punkt 6.

   Varje utbildningsdeltagare ska utföra de praktiska delarna av utbildningen och ska visa sina färdigheter och sitt beteende på allmän väg.

   De motorcyklar som används för utbildningen ska ingå i den motorcykelkategori för vilken sökanden har ansökt om körkort.

4. Körprovets längd och innehåll

   Provets längd och den tillryggalagda sträckan ska vara tillräckliga för bedömning av de färdigheter och det beteende som anges i punkt 3.

BILAGA VII

OMVANDLINGSTABELL

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
—	—	Artikel 1
—	—	Artikel 2.1, 2.2, 2.3, 2.13 och 2.14
Artikel 1.1	—	Artikel 4.1
Artikel 1.2, 1.3 och 1.4	—	Artikel 4.5 och 4.6
—	—	Artikel 3.1–3.6
Artikel 2.1	—	Artikel 3.6
Artikel 2.2	—	Artikel 4.3
Artikel 3.1 och 3.2	—	Artikel 4.2
Artikel 3.3	—	Artikel 4.4
—	—	Artikel 4.7
—	—	Artikel 5.1–5.5 och 5.7
Artikel 4.1 första meningen	—	Artikel 6.1
Artikel 4.1 andra meningen	—	Artikel 7.1
Artikel 4.1 tredje meningen	—	Artikel 2.4
Artikel 4.2	—	Artikel 6.1 a
Artikel 4.2 första strecksatsen	—	Artikel 6.1 a samt artikel 2.5, 2.6 och 2.7
Artikel 4.2 andra strecksatsen	—	Artikel 7.1 a
Artikel 4.3	—	Artikel 6.1 b
Artikel 4.3 första strecksatsen	—	Artikel 2.8
Artikel 4.3 andra strecksatsen	—	Artikel 2.9
Artikel 4.3 a första och andra strecksatsen	—	Artikel 6.1 b i
Artikel 4.3 a tredje strecksatsen	—	Artikel 7.1 a

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Artikel 4.3 b första strecksatsen	—	Artikel 6.1 b ii
Artikel 4.3 b andra strecksatsen	—	Artikel 7.1 b
Artikel 4.3 c i	—	Artikel 6.1 b iii första strecksatsen
Artikel 4.3 c i första strecksatsen	—	Artikel 7.1 c i
Artikel 4.3 c ii	—	Artikel 6.1 b iii andra strecksatsen
Artikel 4.3 c ii första strecksatsen	—	Artikel 7.1 c ii
Artikel 4.4	—	Artikel 6.1 c
Artikel 4.4 första strecksatsen	—	Artikel 2.10 och 2.11
Artikel 4.4 andra strecksatsen	—	Artikel 1.2 b
Artikel 4.4 a	—	Artikel 6.1 c i
Artikel 4.4 a första strecksatsen	—	Artikel 6.1 c i första stycket och artikel 2.12
Artikel 4.4 a andra strecksatsen	—	Artikel 7.1 a
Artikel 4.4 a tredje strecksatsen	—	Artikel 6.1 c i andra och tredje stycket
Artikel 4.4 b, med undantag för sista meningen	—	Artikel 6.1 c ii
Artikel 4.4 b sista meningen	—	Artikel 7.1 b
Artikel 4.4 c, med undantag för sista strecksatsen	—	Artikel 6.1 c iii
Artikel 4.4 c sista strecksatsen	—	Artikel 7.1 b
Artikel 4.4 d	—	Artikel 6.1 c iv
Artikel 4.4 e, med undantag för sista strecksatsen	—	Artikel 6.1 c v
Artikel 4.4 e sista strecksatsen	—	Artikel 7.1 b
Artikel 4.4 f	—	Artikel 6.1 c vi
Artikel 4.4 g, med undantag för sista strecksatsen	—	Artikel 6.1 c vii
Artikel 4.4 g sista strecksatsen	—	Artikel 7.1 d
Artikel 4.4 h	—	Artikel 6.1 c viii

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Artikel 4.4 i, med undantag för sista strecksatsen	—	Artikel 6.1 c ix
Artikel 4.4 i sista strecksatsen	—	Artikel 7.1 d
Artikel 4.4 j	—	Artikel 6.1 c x
Artikel 4.4 k, med undantag för sista strecksatsen	—	Artikel 6.1 c xi
Artikel 4.4 k sista strecksatsen	—	Artikel 7.1 f
Artikel 4.5	—	Artikel 6.2
Artikel 4.6 första stycket a	—	Artikel 7.2 a
Artikel 4.6 första stycket b	—	Artikel 7.2 b
Artikel 4.6 första stycket c	—	Artikel 7.2 c
Artikel 4.6 första stycket d	—	Artikel 7.2 d
Artikel 4.6 andra stycket	—	Artikel 7.3
Artikel 4.6 tredje och fjärde stycket	—	Artikel 7.4
Artikel 4.7 första stycket	—	Artikel 7.1 e och g
Artikel 4.7 andra stycket	—	Artikel 7.2 e och f
Artikel 5	—	Artikel 8
Artikel 6.1	—	Artikel 9.1
Artikel 6.2 a	—	Artikel 9.2 a
Artikel 6.2 b	—	Artikel 9.2 b
—	—	Artikel 9.2 c
—	—	Artikel 9.2 d
Artikel 6.2 c	—	Artikel 9.2 e
—	—	Artikel 9.2 f
Artikel 6.2 d	—	Artikel 9.2 g

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Artikel 6.2 e	—	Artikel 9.2 h
Artikel 6.2 f	—	Artikel 9.2 i
Artikel 6.3	—	Artikel 9.3
Artikel 6.4 a och b	—	Artikel 9.4 a och b
—	—	Artikel 9.4 första stycket c och d samt andra, tredje och fjärde stycket
Artikel 6.4 c	—	Artikel 9.2 j
—	—	Artikel 9.2 k
Artikel 7.1	—	Artikel 10.1
Artikel 7.2	—	Artikel 10.2 första, andra och tredje stycket
Artikel 7.3 första stycket	—	Artikel 10.3
Artikel 7.3 andra stycket	—	—
Artikel 7.3 tredje stycket	—	Artikel 10.2 fjärde stycket
Artikel 7.3 fjärde stycket	—	Artikel 10.2 fjärde stycket
Artikel 7.3 femte stycket	—	Artikel 10.2 femte stycket
—	—	Artikel 10.2 sjätte stycket
Artikel 7.3 sjätte stycket	—	Artikel 10.2 sjunde stycket
—	—	Artikel 10.2 åttonde stycket
Artikel 7.4	—	Artikel 10.4
Artikel 7.5	—	Artikel 10.5
—	—	Artikel 12
Artikel 8	—	Artikel 4.8, artikel 5.6, artikel 8.2, artikel 10.6, artikel 19.2 och artikel 25

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Artikel 9	—	Artikel 26
Artikel 10	—	Artikel 19
Artikel 11.11, 11.2 och 11.3	—	Artikel 13.1, 13.2 och 13.3
Artikel 11.4	—	Artikel 16.1 och 16.2
Artikel 11.5	—	Artikel 13.4
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15.1, 15.3, 15.4 och 15.6–15.10
Artikel 11.6	—	Artikel 15.2 och 15.5
—	—	Artikel 16.3 och 16.4
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
Artikel 12	—	Artikel 20.1
—	—	Artikel 20.2–20.4
Artikel 13	—	Artikel 21
Artikel 14	—	Artikel 24
Artikel 15.1	—	Artikel 22.1
Artikel 15.2 och 15.3	—	Artikel 22.2
Artikel 15.4	—	Artikel 22.3
—	—	Artikel 22.4, 22.5 och 22.6
—	—	Artikel 23
—	—	Artikel 27
—	—	Artikel 28
Artikel 16	—	Artikel 29
Artikel 17	—	Artikel 30

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Artikel 18	Artikel 8	Artikel 31
Artikel 19	—	Artikel 32
Bilaga I	—	Bilaga I, Del A1, A2, D och E
—	Artikel 1	—
—	Artikel 2.1	Bilaga I, Del B, punkt 1
—	Artikel 2.2	—
—	Artikel 2.3	—
—	Artikel 3	Bilaga I, Del B, punkt 2
—	Artikel 4	Bilaga I, Del B, punkt 3
—	Artikel 5.1	Bilaga I, Del B, punkt 4
—	Artikel 5.2	Bilaga I, Del B, punkt 5
—	Artikel 5.3	Bilaga I, Del B, punkt 6
—	Artikel 5.4	Bilaga I, Del B, punkt 7
—	Artikel 5.5	Bilaga I, Del B, punkt 8
—	Artikel 6	—
—	Artikel 7.1	Bilaga I, Del B, punkt 9
—	Artikel 7.2	Bilaga I, Del B, punkt 10
—	Bilaga I	Bilaga I, Del B1
—	Bilaga II	Bilaga I, Del B2
—	Bilaga III	Bilaga I, Del B3
—	Bilaga IV	Bilaga I, Del B4
Bilaga II	—	Bilaga II
Bilaga III, med undantag för punkt 3, 4 och 5	—	Bilaga III
Bilaga III punkt 3, 4 och 5	—	Artikel 11

Direktiv 2006/126/EG	Förordning (EU) nr 383/2012	Detta direktiv
Bilaga IV	—	Bilaga IV
Bilaga V	—	Bilaga V, Avdelning I
—	—	Bilaga V, Avdelning II
Bilaga VI	—	Bilaga VI
Bilaga VII	—	—
Bilaga VIII	—	Bilaga VII