



Statens vegvesen

Tredje førerkortdirektiv

Høring om nærmere gjennomføring

RAPPORT

Trafikant og kjøretøy



Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
August 2010

Høringsutkast

FORORD

Vegdirektoratet sender med dette ut forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften til offentlig høring. Bakgrunnen for endringene er tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) som avløser andre førerkortdirektiv (91/439/EØF). Direktivet må gjennomføres i norsk rett innen 19. januar 2011 og iverksettes 19. januar 2013. Tredje førerkortdirektiv vil i høringsmaterialet bli omtalt som "direktivet".

Direktivets formål er å forbedre trafiksikkerheten, fremme fri bevegelse for EU-borgerne, samt redusere muligheten for forfalskning av førerkort. Samtidig er det en forutsetning i direktivet (art. 13 nr.2) at ingen som følge av direktivet vil miste rettigheter de hadde før endringene trer i kraft.

De største endringene dreier seg om:

- Innføring av administrativ gyldighet for førerkort
- Utfasing av alle eksisterende førerkortmodeller innen 2033
- Heving av alminnelig aldersgrense for legeundersøkelse fra 70 til 75 år for personbil, motorsykkel, traktor, snøscooter
- Separat legeattest til personer over 75 år er ikke lenger tilstrekkelig, også selve førerkortet må heretter fornyes
- Innføring av nye internasjonale klasser for moped og mellomtung motorsykkel
- Nye førerkortregler for 3-hjuls motorsykler
- Nye vektregler for tilhengere klasse B / BE
- Økt minstealder for kjøring med tung lastebil og buss utenom yrkesmessig kjøring
- Passasjersitteplasser i kjøretøy erstattes av "antall passasjerer kjøretøyet er godkjent for" som kriterium i førerkortklassene for bil
- Nye innbytteregler for EØS-førerkort som er innbyttet fra tredjeland

Endringsforskriften trer i kraft i 2013. Vegdirektoratet ønsker imidlertid at noen av reglene iverksettes eventuelt allerede neste vår uten at dette er i strid med gjennomføringen av direktivet. I någjeldende førerkortforskrift kapittel 3 omfatter begrepet "motorvogn" ikke bare "bil" slik som i tidligere forskrifter, men også kjøretøygruppene traktor og motorredskap. Denne uklarheten ønsker vi å fjerne ved at "motorvogn" i aktuelle klasser omfatter bare "bil" samtidig som vi uttrykkelig sier hvilke førerkortkrav som gjelder for føring av traktor og motorredskap. Samtidig ønsker vi å presisere at man kan betraktes som å ha "fast bopel" i noen tilfeller uten at man allerede har opphold seg i Norge i minst 185 dager.

Tredje førerkortdirektiv inneholder også kvalifikasjonskrav til førerprøvesensorer som medfører formalisering av sensorenes opplæring. Denne saken vil bli hørt separat senere høsten 2010.

Endringer som følge av tredje førerkortdirektiv blir behandlet i høringsdokumentets del I.

I del II redegjøres for forslag om å fjerne personnummeret fra førerkortet som et bidrag til å bekjempe problemene med identitetstyveri.

I del III finnes forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften med tilhørende kommentarer.

I Vedlegg er lagt den danske utgaven av tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF). Vegdirektoratet har også benyttet seg av den engelske utgaven i sitt regelverksarbeid.

Vegdirektoratet
13. august 2010

INNHOLDSFORTEGNELSE

DEL I – ENDRINGER SOM FØLGE AV TREDJE FØRERKORTDIREKTIV.....	4
<i>NY FØRERKORTMODELL</i>	4
Artikkel 1 nr 1 ny førerkortmodell	4
Artikkel 1 nr. 2 til 4 mikrochip på førerkortet	4
Artikkel 2 nr. 2 Administrativ gyldighet for innflyttere fra et annet EØS-land.....	5
Artikkel 3 nr. 3 Utfasing av gamle førerkortmodeller	5
<i>FØRERKORTKLASSENE</i>	7
Artikkel 4 nr. 1 Hovedregel om utstedelse og aldersgrenser, definisjon av motorvogn	7
<i>MOPED</i>	7
Artikkel 4 nr. 2 Moped blir internasjonal klasse AM	7
<i>MOTORSYKKEL</i>	8
Artikkel 4 nr. 3 Motorsykkel - klassene A1, A2 og A.....	8
Artikkel 4 nr. 4 a Klasse B1- firehjuls motorsykkel	10
<i>PERSONBIL</i>	10
Artikkel 4 nr. 4 bokstav b Endring av definisjon av klasse B.....	10
Artikkel 4 nr. 4 bokstav c og e Vektbegrensning for tilhenger i klasse BE.....	12
<i>TUNGE KJØRETØY – BUSS OG LASTEBIL</i>	12
Artikkel 4 nr 4. bokstav d og e Utvidelse av klasse C1E.....	12
Artikkel 4 nr. 4 bokstav d – k Minstealder tunge førerkortklasser - C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE	12
Artikkel 4 nr. 4 bokstav i – Utvidelse av klasse D1E	13
Artikkel 4 nr. 4 bokstav h	13
Artikkel 4 nr. 5 Unntak.....	14
Artikkel 4 nr. 6 Minstealder	14
<i>LEGEATTEST FOR ELDRE</i>	15
Artikkel 5. nr. 1 Vilkår og begrensninger.....	15
<i>ADMINISTRATIV GYLDIGHET FOR FØRERKORT</i>	17
Artikkel 7 nr. 2 Administrativ gyldighet for førerkort.....	17
<i>ØVRIG OM UTSTEDELSE AV FØRERKORT</i>	20
Artikkel 7 nr. 5 Nytt europeisk elektronisk førerkortnettverk	20
Artikkel 10 jf. Vedlegg IV – Førerprøvesensorer.....	21
Artikkel 11 nr 4 Statusanmerkninger for førerrettighet i EU-land - direkte virkning i Norge.....	21
Artikkel 11 nr. 6 Førerkort byttet inn fra tredjeland	21
Artikkel 12 Fast bopel/vanlig bosted.....	22
Artikkel 13 Rettigheter ervervet før 19. januar 2013.....	22
<i>ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER</i>	23
Ny førerkortmodell, utfasing av gamle førerkortmodeller, innføring av administrativ gyldighet for førerkort	23
Endring av legeattestordningen for eldre.....	24
Motorsykkelklassene - gradvis erverv og nye alderskrav	25
Klasse B og trekking av tilhenger kode 96.....	25
Heving av minstealder for klasse C, CE, D1 og D1E heves til 21 år, D og DE til 24	26
DEL II - FJERNING AV FØDSELSNUMMER PÅ FØRERKORTET	27
<i>BEGRUNNELSE</i>	27
<i>ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER</i>	28
DEL III - FORSLAG TIL ENDRINGER I FØRERKORTFORSKRIFTEN OG TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN MED KOMMENTARER.....	29

<i>Forskrift om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (implementering av 3. førerkortdirektiv).....</i>	<i>30</i>
<i>Kommentarer til endringene i førerkortforskriften</i>	<i>38</i>
<i>Forskrift om endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (implementering av 3. førerkortdirektiv).....</i>	<i>45</i>
<i>Kommentarer til endringene i trafikkopplæringsforskriften.....</i>	<i>47</i>
VEDLEGG.....	49

DEL I – ENDRINGER SOM FØLGE AV TREDJE FØRERKORTDIREKTIV

NY FØRERKORTMODELL

Artikkel 1 nr 1 ny førerkortmodell

Fra 19. januar 2013 skal alle EU/EØS-førerkort utstedes kun i plast i kredittkortstørrelse (art.1 nr.1 og vedlegg I) Dette vil kunne redusere mulighetene for forfalskning, da slike førerkort skal utstyres med et minimums antall sikkerhetslementer som guilloche-trykk, mikrotekst, UV-trykk, hologram, relieffmønster, m.v.

Norge innførte førerkort i kredittkortstørrelse med slike sikkerhetslementer i 1998. Det norske førerkortets utseende vil imidlertid endres noe på bakgrunn av nye internasjonale førerkortklasser A2 og AM. I vedlegg I til direktivet beskrives førerkortmodellen. EU jobber fortsatt med detaljutformingen. Det nye utseendet på førerkortet vil bli sendt til høring så snart et endringsdirektiv om dette er vedtatt.

Artikkel 1 nr. 2 til 4 mikrochip på førerkortet

Medlemsstatene kan etter artikkel 1 nr. 2 velge å innføre mikrochip på førerkortet for å øke sikkerheten i kortet og/eller gi mulighet for tilleggsopplysninger. Informasjonen på chipen må være i tråd med regelverket for behandling av personopplysninger. Dette er en mulighet statene gis, men det er ingen plikt å innføre det. En slik chip kan også innføres på et senere tidspunkt.

På dagens norske førerkortmodell fra 1998 har vi i henhold til 2. førerkortdirektiv avsatt plass til en mikrochip. På sikt ønsker vi å innføre mikrochip blant annet fordi det gjør forfalskning vanskeligere. Vi anser imidlertid at de nåværende sikkerhetslementer på førerkortet inntil videre er tilstrekkelige i forhold til forfalskning slik at innføring av denne grunn foreløpig ikke er aktuelt.

Som utgangspunkt kan all informasjon som kan leses på førerkortblanketten lagres i chipen. I tillegg kan mikrochipen, etter godkjenning fra Kommissjonen, også benyttes til andre opplysninger enn de som angår førerrettigheter. Dette åpner for å kunne bruke førerkortet til for eksempel bekreftelse som organdonor. En mikrochip vil også gjøre kontroll på veien enklere fordi man kan lese av chipen direkte uten å være tilkoblet noe dataregister, som man for eksempel må være ved avlesing av strekkode som vi allerede har på dagens førerkort. Foreløpig har ikke norske kontrollmyndigheter anskaffet slikt avlesingsutstyr.

Skulle chipen falle av eller bli ulesbar, har dette ingen betydning for førerkortets gyldighet (art 7 nr 2). I tillegg til å være et sikkerhetslement, kan en mikrochip gi raskere og sikrere administrativ behandling av førerkortsaker.

Det er nedsatt en arbeidsgruppe i tilknytning til EUs Førerkortkomité som utarbeider standardiserte krav til mikrochipen. Vegdirektoratet ønsker å vente med å innføre mikrochip til disse kravene er klare. Dersom vi innfører mikrochip nå kan vi risikere at denne ikke er lesbar i andre land, og at andre lands mikrochip ikke er lesbar i Norge. Vi ønsker derfor å eventuelt innføre chipen først når spesifikasjonene er klare slik at vi får en chip som er harmonisert med andre lands chip. En annen årsak til at vi ønsker å vente, er uavklarte forhold

knyttet til slitasje og varighet. Ved en administrativ gyldighet på 10 - 15 år vil chipen være utsatt for slitasje og vil kanskje ikke være operativ i hele førerkortets gyldighetstid.

Artikkel 2 nr. 2 Administrativ gyldighet for innflyttere fra et annet EØS-land

Personer som flytter inn fra et annet EØS-land etter 19. januar 2013 som har førerkort uten administrativ gyldighet, kan etter direktivet pålegges å bytte til førerkort med administrativ gyldighet i løpet av senest 2 år etter innflytting. Vegdirektoratet vil foreløpig ikke iverksette slike regler før det er gjort en grundigere gjennomgang av hvilke rutiner som da må etableres.

Artikkel 3 nr. 3 Utfasing av gamle førerkortmodeller

Alle førerkort i omløp skal etter artikkel 3 oppfylle kravene i direktivet innen 19. januar 2033. Det betyr at alle 110 ulike førerkortmodeller i EU/EØS som er i bruk i dag må utfases innen denne fristen. Det er opp til det enkelte medlemsland å fastsette tidligere frister for utfasing. Reglene om utfasing må for øvrig sees i sammenheng med reglene om administrativ gyldighet i artikkel 7.

Fordi de eldste førerkortmodellene er minst oppdatert når det gjelder sikkerhetslementer og bilde av førerkortinnehaveren, er det ønskelig å fase ut disse først. I Norge har vi i dag fire ulike modeller som alle er gyldige og som vi betegner som N1, N2, N3 og N4:

- Modell N1 (grønn "bok") ble utstedt i perioden 24.4.1967 til 31.3.1979
- Modell N2 (rosa plastlaminert papir, 105 x 74 millimeter) ble utstedt i perioden 1.4.1979 til 1.3.1989.
- Modell N3 (plastlaminert papir med rosa og blå tynne linjer, 100 x 70 millimeter) ble utstedt i perioden 1.3. 1989 til 31.12.1997.
- Modell N4 ble utstedt fra 1.1.1998 og er den nyeste modellen som fortsatt benyttes i dag. Førerkortet er i kredittkortformat og oppfyller kravene i tredje førerkortdirektiv når det gjelder materiale, størrelse og sikkerhetslementer. Det må imidlertid gjøres noen endringer som gjør at utformingen blir noe annerledes enn i dag, i tillegg til at det innføres administrativ gyldighet som vi ikke har på norske førerkort i dag.

Konsekvensen av de nye reglene er at samtlige norske førerkort må skiftes ut etter de bestemmelsene som blir fastsatt for utfasing av gamle førerkortmodeller.

Etappevis utfasing av gamle førerkortmodeller

Vegdirektoratet ønsker å fase ut modellene etappevis. Det foreslås å fase ut de grønne førerkortene (N1) og den eldste av de rosa modellene (N2) i løpet av de første 5 årene.

- Utsifting **før 19. januar 2018**: førerkort utstedt før 1989 (N1 og N2)

92 000 personer har i dag førerkort N1 og 290 000 har N2. Det er i hovedsak de eldste førerkortinnehaverne som har den grønne modellen; over 30 000 er i dag over 80 år. Ca 50 000 personer over 80 år har førerkort av den eldste rosa modellen N2. Av erfaring vet vi at mange av disse vil ha sluttet å kjøre bil før 2018.

Dette vil også gjelde for en del av gruppen mellom 60 og 80 år hvor det er ca 50 000 som har førerkort i grønn modell og ca 130 000 som har den eldste rosa modellen

I tillegg vil en del av disse førerkortinnehaverne skifte ut førerkortet av andre grunner. Som konsekvens av direktivets artikkel 5 (omtalt senere i denne høringen), vil de fleste av disse uansett måtte bytte inn disse førerkortene innen få år ettersom systemet med separat legeattest bortfaller.

Vegdirektoratet regner derfor med at det kan dreie seg om maksimalt ca 60 000 førerkort av den grønne modellen og maksimalt mellom 100 000 og 120 000 av den eldste rosa modellen som er igjen i bruk i 2018.

Vegdirektoratet anser 5 års frist som en rimelig frist for førerkortinnehaverne til å skifte ut sine førerkort. Vi foreslår derfor å sette **19. januar 2018** som siste frist for å bytte til nytt førerkort i EU modell for alle førerkort som er utstedt før 1.mars1989 (N1 og N2).

- Utskifting **før 19. januar 2023**: førerkort utstedt før 1998 (N3)

Det finnes om lag 350 000 førerkort utstedt i modell N3 i omløp i Norge i dag. Av disse er ca 24 000 av innehaverne over 80 år og ca 100 000 mellom 60 og 80 år. Vegdirektoratet anslår at det vil være ca 250- 300 000 førerkort igjen i bruk i Norge i 2023.

Vegdirektoratet foreslår at det settes frist til **19. januar 2023** som frist for å skifte ut disse førerkortene til ny EU-modell.

- Utskifting **før 2033**: førerkort utstedt etter 1998 (N4)

Modell N4 er oppdatert når det gjelder sikkerhetslementer. Det gjør at behovet for å fase ut disse førerkortene raskt er mindre enn for de andre modellene. Det er denne modellen det er flest av i omløp i Norge i dag, ca. 2,3 millioner.

Vegdirektoratet foreslår å sette **19. januar 2033** som frist for å skifte ut førerkort i modell N4 som er utstedt etter 1.1. 1998. Denne eksisterende modellen vil bli utstedt fram til 2033, da EU sitt regelverk hindrer oss å utstede den nye modellen før 19. januar 2033.

Etter de respektive utløpsdatoene vil føreretten være suspendert inntil nytt førerkort er utstedt. Se for øvrig drøftinger under artikkel 7 nr. 2.

FØRERKORTKLASSENE

Direktivets artikkel 4 definerer hvilke kjøretøy som omfattes av de ulike førerkortklassene og minstealder for erverv av førerett i de ulike klassene samt unntaksregler. Artikkel 4 er omfattende og vi har derfor i det nedenstående delt fremstillingen inn i moped, motorsykel, personbil og tunge kjøretøy.

I denne sammenheng er det viktig å merke seg punkt 5 i direktivets fortale om at gjennomføringen av direktivet ikke skal berøre eksisterende føreretter som er oppnådd før 19. januar 2013.

Tidligere har definisjonen av førerkortklassene for bil vært knyttet til hvor mange passasjersitteplasser kjøretøyet har. Nytt i tredje direktiv er at dette endres til antall passasjerer kjøretøyet er godkjent for. Det er dermed ikke avgjørende hvor mange seter kjøretøyet har men hvor mange passasjerer det er lov å ha med, hvilket fremgår av vognkortet. Ordet passasjerplasser foreslås derfor endret til passasjerer alle steder i forskriften dette omtales.

Artikkel 4 nr. 1 Hovedregel om utstedelse og aldersgrenser, definisjon av motorvogn

Artikkel 4 nr. 1 gir en vid definisjon av begrepet motorvogn. En slik definisjon har vi ikke hatt i førerkortforskriften tidligere, men er nå tatt med i § 2-2. Motorvogn defineres som ethvert motordrevet kjøretøy som kjører på vei ved hjelp av egen kraft, med unntak av skinnegående kjøretøyer.

MOPED

Artikkel 4 nr. 2 Moped blir internasjonal klasse AM

Direktivet innfører en egen internasjonal førerkortklasse for moped (klasse AM) som også omfatter den såkalte mopedbilen.

Definisjon og minimumskrav

Moped har per definisjon maksimumshastighet høyst 45 km/t og omfatter tohjuls og trehjuls moped samt firehjuls moped med egenvekt ikke over 350 kg, dvs. samme kjøretøy som faller innenfor den norske førerkortklassen M. Direktivets artikkel 4 nr. 2 betrakter ikke knallert som moped, dvs. tohjuls moped med høyst fart 25 km/t. Medlemsstatene fastsetter selv eventuelle krav for å føre knallert. I Norge betraktes knallert som moped og man krever førerkort.

Minimumskravet for utstedelse av førerkort i klasse AM er etter artikkel 7 nr. 1 bokstav b at søkeren har bestått en teoretisk prøve hvis kandidaten ikke innehar noen førerkortklasser fra før. Medlemsstatene kan i tillegg velge å innføre praktisk prøve og en legeundersøkelse i denne klassen. For å skille mellom kjøretøyer i gruppe AM kan en nasjonal kode angis på førerkortet.

Mopedklassene i Norge

Norge har allerede moped som egen førerkortklasse, men den gjelder kun nasjonalt. Det tidligere mopedførerbeviset ble erstattet 1. januar 2005 ved innføring av førerkort klasse

M146 for moped. Dette skjedde som et ledd i innføringen av nye regler for føreropplæringen i alle klasser. Den praktiske opplæringen er i hovedsak obligatorisk og førerprøven er teoretisk.

Vi skiller mellom klasse M kode 145 og klasse M kode 146 som gir førerrett for henholdsvis små tohjuls moped og tre- og firehjuls moped og klasse M kode 147 som gir generell førerrett for tre- og firehjuls moped. Norge har kun teoretisk prøve i mopedklassene, men betydelig obligatorisk praktisk opplæring.

Ved innføring av førerkort klasse M147 ble det i en overgangsperiode gjennomført praktiske prøver for de som allerede hadde skaffet seg mopedbil. Disse hadde for det meste ingen formell opplæring. Ved innføring av gjeldende opplæringsordning i denne klassen, ble det etter grundig vurdering valgt en modell med betydelig obligatorisk opplæring kombinert med teoretisk førerprøve, ikke praktisk prøve.

Vegdirektoratet ønsker å evaluere dagens føreropplæring for klasse M 146 og M 147 før det gjøres større endringer i gjeldende ordninger i disse klassene. Vegdirektoratet foreslår derfor å videreføre denne inndelingen. Navnet på den internasjonale førerkortklassen vil bli endret til AM med nasjonale koder 145, 146 og 147.

Nasjonale koder gjelder etter førerkortdirektivet normalt kun i det landet førerkortet er utstedt. Som regel kan andre land velge å anerkjenne rettigheter på utenlandske førerkort som i utgangspunktet bare gjelder i utstederlandet. Direktivet åpner for nasjonale inndelinger av klasse AM, men omtaler ikke hvordan det skal løses på tvers av landegrensene. Dersom man for eksempel har norsk førerkort med klasse AM kode 147 innebærer dette i praksis en begrenset klasse AM da kode 147 omfatter tre- eller firehjuls moped. Slik Vegdirektoratet ser det vil klasse AM likevel bli påført som internasjonal klasse hvor den begrensingen som kode 147 innebærer, bare vil gjelde i Norge. Motsatt vil ikke vi ha mulighet til å sette begrensinger til bruk av andre EØS-førerkort påført klasse AM selv om det eventuelt egentlig er en begrenset klasse jf. den norske inndelingen.

Minstealder

Medlemsstatene kan senke minstealderen til 14 år eller heve den til 18 år. Så lenge minstealderen er under 16 år, gjelder klasse AM bare på eget territorium frem til innehaveren fyller 16 år. Vegdirektoratet ønsker ikke å foreslå noen endring av minstealderen på 16 år for moped.

Legeundersøkelser

Vegdirektoratet anser det ikke som nødvendig å benytte muligheten til å innføre krav til legeundersøkelse i klasse AM. Helsekravene anses ivaretatt ved bruk av eksisterende system med egenerklæring som også brukes for klasse B.

MOTORSYKKEL

Direktivet fastsetter blant annet nye regler for progressivt erverv av førerrett for motorsykkel og minstealderen for direkte erverv av klasse A heves fra 21 til 24 år.

Artikkel 4 nr. 3 Motorsykkel - klassene A1, A2 og A

Motorsykkel omfatter nå ikke bare tohjulinger med eller uten sidevogn (gruppe L3e), men også trehjuls motorsykkel med maksimal hastighet over 45 km/t (gruppe L5e). Trehjuls

motorsykkel er i direktivet fjernet fra klasse B1 (og B) som nå omfatter bare firehjuls motorsykler i den tekniske gruppen L7e. Føring av trehjuls motorsykkel krever klasse A1 når effekten ikke overskrider 15 kW, og klasse A hvis effekten er over 15 kW (minstealder 21 år). Den nye klasse A2 (tilsvarer dagens mellomtunge klasse) har litt andre tekniske spesifikasjoner enn tidligere mellomtung motorsykkel. Endringene må ses i sammenheng med de endrede krav til motorsykkel som brukes under førerprøven, se direktivets vedlegg II pkt 5.2.

Minstealderen for klasse A1 er 16 år, men kan heves til 17 eller 18 år. Gjøres dette, må man samtidig heve minstealderen for klasse A2 slik at forskjellen er 2 år. For klasse A2 er minstealderen 18 år, og for klasse A er minstealderen hevet til 24 år ved direkte erverv. Ved progressivt erverv av klasse A er minstealderen 20 år forutsatt at søker har 2 års kjøreerfaring i klasse A2. I tillegg må vedkommende bestå en praktisk prøve eller gjennomføre et kurs av minst 7 timers varighet, se vedlegg VI. Klasse A2 kan også erverves progressivt. Har søker 2 års kjøreerfaring i klasse A1, slipper søker teoriprøven i klasse A2, men må ta praktisk prøve eller gjennomføre kurs etter vedlegg VI.

Vegdirektoratet følger direktivets minimumskrav til alder for direkte erverv av ubegrenset førerrett klasse A. Øvrige aldersgrenser forblir uforandret.

Vegdirektoratet gjennomfører en utredning av motorsykkelyykkene de siste 5 årene, for å kunne foreslå tiltak som kan redusere antallet motorsykkelykker. Denne høringen ivaretar bare de endringer som vi er pålagt å gjennomføre administrativt innen 19. januar 2011. Andre aktuelle tiltak og endringer på bakgrunn av utredningen vil bli gjenstand for høring i tiden frem mot iverksetting av direktivet 19. januar 2013.

Dagens krav til motorsykkel til førerprøven er min. 450 cm³ og min. 35 kw. Det gjør at de langt fleste prøvesykler tilfredsstillende det nye kravet i direktivet. Det innebærer at modellen med å kreve førerprøve for utvidelse vil fremstå som to like førerprøver, kanskje sågar på samme motorsykkel. Ved å benytte motorsykkel som tilfredsstillende direktivets minimums krav, A2 - 400 cm³ og 25 kw, A 600 cm³ og 40 kw, vil forskjellen på kjøretøyene uansett bli liten.

Dagens føreropplæring i klasse A gir førerrett for klasse A mellomtung hvis kandidaten er under 21 år, med automatisk overgang til førerrett for klasse A ubegrenset etter to års erfaring eller oppnådd alder.

Direktivets intensjon er å sikre at alle unge førere av motorsykkel som får tilgang til klasse A ubegrenset på bakgrunn av erfaring, har reell erfaring og tilfredsstillende kompetanse.

Vegdirektoratet foreslår at utvidelse fra klasse A2 til klasse A ubegrenset erverves gjennom 7 timer obligatorisk opplæring. Det er en videreføring av dagens opplæringsmodell som har det prinsipp, at de delene av opplæringen som er vanskelig eller for tidkrevende for å måle ved en førerprøve, fastsettes som obligatorisk opplæring.

Forskjellen på en motorsykkel klasse A2 og klasse A ubegrenset er i stor grad de økte ressursene som blir tilgjengelig for føreren. For å bidra til at føreren forvalter de økte ressursene motorsykkelen har på en trafiksikker måte foreslår Vegdirektoratet at kurset fokuserer på å benytte den erfaring som eleven har fra kjøring med motorsykkel. Viktige elementer vil være å forsterke positiv adferd og iverksette prosesser som korrigerer eller

endrer negativ adferd. Hovedfokuset for de temaer og målformuleringer som kurset vil få er strategisk motorsykelkjøring for å etablere risikoreduserende adferd. Det vil legges til rette for at det vil være undervisningen i grupper. Kurset vil tilrettelegges med stor grad av praktisk aktivitet.

Vi ber høringsinstansene ta stilling til Vegdirektoratet sitt valg av 7 timer opplæring istedenfor praktisk førerprøve. Struktur og innhold på kurset vil bli gjenstand for høring på et senere tidspunkt.

Direktivet regulerer ikke når i 2 års perioden opplæringen skal gjennomføres. Vegdirektoratet foreslår at opplæringen tidligst kan gjennomføres 1 år etter erverv av førerrett klasse A2. Førerretten for klasse A ubegrenset erverves tidligst etter 2 år, uavhengig når opplæringen er gjennomført. Bakgrunnen for forslaget er å imøtekomme de utfordringer det er å samle tilstrekkelig antall elever til kurset fra den begrensede gruppen som er aktuell, og at motorsykelopplæring er en sesongaktivitet på bakgrunn av de klimatiske forhold i Norge.

Ved innføring av nye krav 19. januar 2013 vil det ikke legges til rette for overgangsordninger for føreropplæring og førerprøve kl. A1/A2/A.

Artikkel 4 nr. 4 a Klasse B1- firehjuls motorsykel

Medlemsstatene kan etter artikkel 4 nr. 4 bokstav a velge å innføre kjøretøykategorien B1 som egen førerkortklasse. Klasse B1 skal etter direktivet omfatte bare firehjuls motorsykler. Trehjuls motorsykler flyttes som følge av dette over til klasse A. Klasse B1 omfatter firehjuls motorsykel slik de er definert i direktiv 2002/24/EF. Minstealder for denne klassen er i direktivet satt til 16 år.

Norge har i dag ikke B1 som egen førerkortklasse, men personer med utenlandsk førerkort med denne klassen får beholde den ved innbytte til norsk førerkort. I Norge faller B1-kjøretøy inn under klasse B i dagens system, og dette samsvarer med direktivets krav for land som velger ikke å innføre denne klassen.

Det er en økende import av firehjuls motorsykler som definert i artikkel 1 nr. 3 bokstav b i direktiv 2002/24/EF. Det er registrert flere tilfeller av alvorlige ulykker med dødelig utgang med denne kjøretøygruppen. Norge stiller i dag ingen særskilte krav til opplæring for førerrett foruten førerrett klasse B for denne kjøretøygruppen. Det kan være aktuelt å innføre opplæring for kjøretøygruppen. Hva slags opplæring som eventuelt skal innføres for å ha en ulykkesreduserende effekt, må utredes nærmere med bakgrunn i kunnskap fra ulykkesgranskninger og kjøretøyets egenart som terrengkjøretøy og kjøreegenskaper på vei. Dersom man kommer til at særskilt opplæring er nødvendig for slike kjøretøy, er det mest naturlig å innføre det som egen førerkortklasse.

PERSONBIL

Artikkel 4 nr. 4 bokstav b Endring av definisjon av klasse B

Definisjonen av klasse B i nåværende førerkortforskrift endres til å kun omfatte motorvogn som teknisk klassifiseres som bil. Trehjuls motorsykler flyttes over til klasse A. For at ingen skal miste allerede ervervede rettigheter vil alle som har fått førerrett i klasse B før 19. januar

2013 beholde retten til å kjøre trehjuls motorsykkel. Hvordan dette skal løses i forhold til avmerking på førerkortet vil vi komme tilbake til på et senere tidspunkt.

Artikkel 4 nr. 4 bokstav b Klasse B og trekking av tilhenger ny kode 96

I dag kan personbil med tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg kjøres med førerkort klasse B hvis summen av bilens og tilhengerens tillatte totalvekter er høyst 3500 kg. Det forutsettes imidlertid at tilhengerens tillatte totalvekt ikke overskrider bilens egenvekt med fører (75 kg).

Uavhengig av førerkortkravet må bilens maksimale aktuelle tilhengervekt eller tillatt vogntogvekt (angitt i vognkortet) ikke overskrides.

Begrensningen på vogntogvekten på 3500 kg er i direktivet økt til 4250 kg. For å kunne føre slikt vogntog over 3500 kg må man først gjennomføre opplæring på minst 7 timer eller bestå en førerprøve, eventuelt begge deler (se vedlegg V). På kurset eller under prøven skal man benytte et vogntog med samlet tillatt totalvekt 3501-4250 kg. Denne nye rettigheten markeres på førerkortet med fellesskapskode 96 knyttet til klasse B.

Direktivets krav til prøvekjøretøyer ved en eventuell prøve for klasse B kode 96 utgjør ikke store endringer fra dagens kjøretøykrav til førerprøve klasse BE. Dersom vi velger krav om førerprøve for å erverve kode 96 vil prøven lett bli framstå som tilnærmet lik den prøven som vi allerede har i klasse BE. I tillegg vil en førerprøve for denne koden kreve ekstra sensorressurser i regionene.

Det er registrert en del ulykker i forbindelse med kjøring med tilhenger. Det ser ut til at mange ikke er klar over tilhengerens betydning for bilens kjøreegenskaper. Dette skyldes feil kjørefart, ofte i kombinasjon med feil lasting. For å bedre førerens kunnskaper, ferdigheter, øke risikoforståelsen og gi praktisk erfaring, er opplæring et viktig tiltak. Innføring av obligatorisk opplæring vil også være mer i tråd med norsk føreropplæringstradisjon.

Direktivets gir adgang til å innføre både obligatorisk opplæring og førerprøve. Direktoratet anser en slik ordning for å være for omfattende.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at opplæring bør velges framfor prøve. Vi foreslår derfor at klasse B kode 96 erverves gjennom obligatorisk opplæring i tråd med direktivets minstekrav (7 timer) uten førerprøve. Timene fordeler seg på veiledningstime trinn 2, veiledningstime trinn 3, sikkerhetskurs på veg (3t) og sikring av last (2t).

Vi ber høringsinstansene ta stilling til Vegdirektoratet sitt valg av 7 timer opplæring istedenfor praktisk førerprøve. Struktur og innhold i opplæringen vil bli gjenstand for høring på et senere tidspunkt.

Det er viktig å få en naturlig progresjon i opplæringsforløpet fra klasse B via klasse B kode 96 og til klasse BE. For å ivareta progresjonen må dette få konsekvenser for dagens opplæring til klasse BE. Denne opplæringen er i dag på 4 obligatoriske timer, og vil bli foreslått økt til 7 timer, slik at opplæringen blir identisk med opplæring kode 96. I tråd med dagens praksis, må en for å erverve klasse BE i tillegg til opplæring gjennomføre praktisk prøve. Vegdirektoratet vil også ta en kritisk gjennomgang av krav til prøvekjøretøyer klasse BE.

Artikkel 4 nr. 4 bokstav c og e Vektbegrensning for tilhenger i klasse BE

Etter dagens regler for klasse BE er bilens maksimale aktuelle tilhengervekt den eneste vektbegrensningen. Båttilhengere og andre spesialhengere kan ha en tillatt totalvekt på 4-5000 kg, men samtidig ha så lav egenvekt at de kan trekkes med klasse BE. Slike vogntog kan ta opp så stor plass i trafikken at det anses uforsvarlig så lenge føreren har kompetanse bare i klasse BE. Følgelig fastsetter direktivet at tilhengers tillatte totalvekt ikke må overskride 3500 kg i klasse BE.

Konsekvensen vil bli at en del vogntogkombinasjoner som i dag kan kjøres med førerkort klasse BE vil kreve førerkort klasse C1E fra 19. januar 2013. Personer som har oppnådd førerrett i klasse BE før 19. januar 2013 beholder retten til å føre vogntog med trekkvogn i klasse B med bilens maksimale aktuelle tilhengervekt som den eneste vektbegrensningen. Hvordan dette skal løses i forhold til avmerking på førerkortet vil vi komme tilbake til på et senere tidspunkt.

TUNGE KJØRETØY – BUSS OG LASTEBIL

Artikkel 4 nr 4. bokstav d og e Utvidelse av klasse C1E

Helt nytt er det at man innenfor klasse C1E skiller mellom vogntog hvor trekkbilen tilhører klasse C1 eller B. Når trekkbilen er i klasse C1, kan man som tidligere trekke tilhenger over 750 kg forutsatt at vogntogets samlede tillatte totalvekt ikke overskrider 12 000 kg. Kravet om at tilhengerens tillatte totalvekt ikke må overskride bilens egenvekt er fjernet, men ev. tekniske begrensninger i bilens vognkort må sjekkes. Tilhører trekkbilen klasse B, kan man med klasse C1E trekke tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Resultatet er således at man nå krever klasse C1E for trekking av noen vogntog som man tidligere kunne trekke med klasse BE og at man kan trekke en henger hvor tillatt totalvekt overskrider bilens egenvekt, forutsatt at det er tillatt etter trekkbilens vognkort.

Artikkel 4 nr. 4 bokstav d – k Minstealder tunge førerkortklasser - C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE

Tredje førerkortdirektiv innfører nå underkategoriene (klasse C1 og D1) som obligatoriske førerkortklasser. Nevnte førerkortklasser ble innført i Norge allerede i 1998. At disse førerkortklassene nå blir obligatoriske i alle EU-land antas å være et ledd i systemet med progressivt erverv.

Tredje førerkortdirektiv hever aldersgrensene for *privat kjøring* med tunge kjøretøy. For førerkortklassene C og CE heves aldersgrensen fra 18 til 21 år. Tilsvarende heves aldersgrensen for D og DE fra 21 år til 24 år.

De nye aldersreglene for tungbil må likevel sees i sammenheng med reglene som følger av Yrkessjåførdirektivet (2003/59/EØF). Yrkessjåførforskriften fra 2008 gjennomfører dette direktivet i norsk rett og inneholder bl.a. krav til opplæring og minstealder. Man skiller heretter altså klart mellom privat bruk av tunge kjøretøy og yrkesmessig bruk hvor det er ulike regler for minstealder. I nedenstående tabell viser vi minstealder for førerkorterverv i de ulike situasjonene. Se for øvrig våre kommentarer til minstealder under Artikkel 4 nr. 6 nedenfor.

Tabell 1: Foreslått minstealder i henhold til 3. førerkortdirektiv og yrkessjåførforskriften

	Privat kjøring		Yrkesmessig kjøring i henhold til yrkessjåførforskriften	
	Minstealder i dag	Minstealder i henhold til 3. førerkortdirektiv	Med komprimert grunnutdanning (140timer)	Med fullstendig grunnutdanning (280 timer)
C1	18 år	18 år	18 år	18 år
C1E	18 år	18 år	18 år	18 år
C	18 år	21 år	21 år	18 år
CE	18 år	21 år	21 år	18 år
D1	21 år	21 år	21 år	21 år
D1E	21 år	21 år	21 år	21 år
D	21 år	24 år	23 år	21 år
DE	21 år	24 år	23 år	21 år

Artikkel 4 nr. 4 bokstav i – Utvidelse av klasse D1E

I dagens førerkortforskrift er det for førerrett i klasse D1E satt en begrensning på at samlet tillatt totalvekt for vogntog ikke skal overstige 12 000 kg. Regelen fulgte av andre førerkortdirektiv. I tredje førerkortdirektiv er denne begrensningen fjernet. I tillegg er regelen om at tilhengerens tillatte totalvekt ikke må overstige motorvognenes egenvekt med fører fjernet i direktivet og må derfor fjernes i førerkortforskriften.

Klasse D1E er blitt forenklet ved at tidligere begrensninger med vogntogvekt på 12 000 kg og motorvognens egenvekt er fjernet. Det samme gjelder forbud mot persontransport på tilhengeren. Endringene antas å ha liten praktisk betydning. Det anses tilstrekkelig at minibussens vognkort inneholder tekniske begrensninger for hvilke tilhengere minibussen kan trekke. Forbud mot persontransport på tilhengeren hører mer naturlig hjemme i bruksforskrifter.

Artikkel 4 nr. 4 bokstav h

For noen år siden innførte Norge 7,5 meter som største lengde for minibuss. Kommisjonen foreslo 7 meter, mens direktivet til slutt har landet på 8 meter. Definisjonen i førerkortforskriften foreslås på bakgrunn av dette endret til 8 meter.

Artikkel 4 nr. 5 Unntak

Spesialkjøretøy for funksjonshemmede

Etter art. 4 nr. 5 kan medlemsstatene etter avtale med Kommissjonen unnta visse typer av motorvogner, som for eksempel spesialkjøretøy for funksjonshemmede, fra anvendelsen av artikkel 4 som gjelder førerkortgrupper, definisjoner og minstealder.

Slik det fungerer i Norge i dag blir spesialkjøretøy for funksjonshemmede bygget/tilpasset innenfor kravene til den førerkortklasse vedkommende har. Vegdirektoratet har ikke mottatt signaler som tyder på at det er behov for fritak fra førerkortkravene når det gjelder alder, vekt, dimensjoner eller lignende. Vi ser derfor ikke på nåværende tidspunkt behovet for å ta inn egne regler for slike spesialkjøretøy. Dersom det skal gis unntak fra bestemte krav må dette som nevnt godkjennes av Kommissjonen.

Særregler for forsvaret og sivilforsvaret

Etter art. 4 nr. 5 kan medlemsstatene unnta kjøretøy som benyttes av eller er under forsvarets eller sivilforsvarets kontroll. Førerkortforskriften § 12-3 gjelder særregler for forsvaret og sivilforsvaret. I dag benytter forsvaret seg kun av unntaket når det gjelder alder, men det er likevel greit at paragrafen beholdes for at de skal ha muligheten til å benytte seg av et unntak hvis det i spesielle tilfeller oppstår behov for det. Vi ser på bakgrunn av dette i utgangspunktet at unntaket videreføres.

Artikkel 4 nr. 6 Minstealder

Lette førerkortklasser

Etter førerkortdirektivets artikkel 4 nr. 6 kan medlemsstatene heve eller senke minstealderen for utstedelse av førerkort i visse *lette* klasser. Velger man lavere minstealder enn direktivets utgangspunkt, gjelder førerrettighetene bare på eget territorium inntil man når vanlig minstealder. Andre stater kan dog velge å akseptere disse førerkortene på eget territorium.

Er utenlandske førerkort med lavere minstealder ikke omtalt i nasjonal rett, betyr dette at disse førerkortene ikke aksepteres før norsk minstealder er oppnådd. Utgangspunktet er således nå snudd på hodet siden annet førerkortdirektiv krever at medlemsstatene må ta initiativ for å nekte aksept av slike førerkort på eget territorium.

Vegdirektoratet vurderer de aldersgrenser som gjelder for lette førerkortklasser i dag som fornuftige. Vi har derfor ikke planer om å endre disse ut over de endringer som er omtalt under artikkel 4 nr. 3 som følge av ny klasseinndeling for motorsykler.

Tunge førerkortklasser

Viser her til omtalen under artikkel 4 nr. 4 bokstav d til k. Yrkessjåførdirektivet fastsetter som nevnt særregler for yrkessjåførene i tunge førerkortklasser. Medlemsstatene kan på nærmere vilkår senke minstealderen ved yrkesmessig kjøring på eget territorium. Slike særregler knyttet til kjøring som reguleres av yrkessjåførforskriften omfattes ikke av denne høringen, men vil bli hørt separat.

Artikkel 4 nr. 6 gir åpning for å sette ned aldersgrensen for førerkortklasse C til 18 år og klasse D til 21 år for kjøretøy som benyttes av brannvesenet og politiet, samt ved utprøving av kjøretøy som har vært til reparasjon eller vedlikehold. Dette tilsvarer dagens aldersgrenser for

disse klassene. Direktivet setter nå en høyere aldersgrense for slike kjøretøy ut fra trafikksikkerhetshensyn. Der det i førerkortdirektivet åpnes for lavere aldersgrenser gjennom yrkessjåførdirektivet, forutsetter det en tilleggsopplæring av praktisk og teoretisk art nedfelt i yrkessjåførforskriften. Vegdirektoratet vil derfor ikke gå inn for å benytte seg av muligheten for senking av aldersgrensene i slike tilfeller. Vi minner i denne sammenheng om muligheten som allerede finnes i dagens førerkortforskrift §12-2 for at person med førerrett i klasse B kan flytte tyngre kjøretøy på gitte områder. Dessuten om at ervervede førerrettigheter før 2013 beholdes.

LEGEATTEST FOR ELDRE

Artikkel 5. nr. 1 Vilkår og begrensninger

Etter artikkel 5. nr. 1 skal det angis i førerkortet på hvilke vilkår føreren har rett til å kjøre.

Direktivets artikkel 5 nr. 1 angir at det på førerkortet skal være påtegnet på hvilke vilkår innehaveren kan kjøre. Denne formuleringen finnes også i tidligere førerkortdirektiv, men EU-kommisjonen har kommet med en presisering og skjerping av kravet i forbindelse med arbeidet med det tredje førerkortdirektiv som gjør at dagens ordning med en separat legeattest ikke kan videreføres.

I dag er reglene i Norge at førerkortet utløper ved 100-årsdagen og det kreves legeattest for å ha førerrett etter fylte 70 år. Legeattesten skal medbringes sammen med førerkortet under kjøring for at føreretten skal være gyldig. Man slipper altså å få utstedt nytt førerkort hver gang man fornyer legeattesten for 1, 2, 3, 4 eller 5 år. I de lette klassene kan legen utstede attesten med gyldighetstid basert på sin faglige vurdering. Det er flere land som har hatt tilsvarende ordninger.

På bakgrunn av den nye tolkningen må ordninger med supplerende legeattest avvikles. Dette vil medføre at alle må ha nytt førerkort hver gang legeattesten fornyes. Samtidig foreslås det å heve aldersgrensen fra 70 til 75 år for slike attester, se nedenfor. For de tunge klassene medfører direktivet ingen endringer, da førerkort i disse klassene etter våre nasjonale regler kun utstedes for ett år om gangen etter fylte 70 år.

Formålet med skjerpingen av kravet til dokumentasjon er spesielt harmoniseringshensyn. Det kan også i noen tilfeller være viktig for trafikksikkerheten. Dersom et land har ordninger som fører til at begrensninger i en persons førerrett ikke fremkommer av førerkortet, kan andre land ikke vite om disse begrensningene. Den norske ordningen med supplerende legeattest for eldre kan potensielt misbrukes i utlandet. Det fremgår som hovedregel av førerkortet at det er gyldig frem til 100-årsdagen. Det fremgår kun av nasjonale forskrifter at det i tillegg kreves en gyldig helseattest ved siden av førerkortet etter fylte 70 år (foreslått endret til 75 år). Slike nasjonale bestemmelser er det umulig for andre land å holde oversikt over. Det kan derfor skje at en person som ikke lenger oppfyller helsekravene og ikke leverer inn førerkortet, bruker førerkortet i utlandet fordi det fremstår som gyldig for andre lands myndigheter. Med stadig større andel eldre som bor i eller reiser til utlandet er faren for slikt misbruk økende.

Ut over dette oppfyller Norge de forpliktelsene som denne artikkelen krever, jfr. førerkortforskriftens §§ 4.1 – 4.4.

Ettersom dagens praksis med en separat legeattest ikke oppfyller direktivets krav, innføres det derfor regler som gjør at selve førerkortet også må fornyes. Vilkårene som fremkommer i legeattesten vil heretter bli påført førerkortet, som vil ha den gyldighet som legen påfører i sin attest. Som en konsekvens av dette må førerkortet fornyes ut i fra den varigheten legen setter på helseattesten.

Heving av aldersgrense for legeundersøkelse

Når ordningen skal endres, ser Vegdirektoratet det som aktuelt å vurdere alderskravet for når det er generelt behov for legeundersøkelse, både ut fra den økte levealderen blant befolkningen og for eventuelt å gjøre det enklere for eldre å fornye førerkortet. Kravet om legeattest etter fylte 70 år er ikke direktivbestemt, og det har vært politisk innspill om heving av grensen til 75 år. Vi plikter imidlertid å sikre at førerkort ikke utstedes til personer som ikke oppfyller direktivets helsekrav. Løsningen med obligatorisk legeattest etter fylte 70 år en ordning som bidrar til å sikre dette.

Problemstillingen ble oversendt for vurdering til Helsedirektoratet som er ansvarlig og kompetent myndighet for helsespørsmål i førerkortregelverket. I sitt svar av 12. juli 2010 skriver Helsedirektoratet om dagens ordning:

”Tanken bak er antakelig at den gradvise svekkelsen av helse og førlighet som kommer med stigende alder, kan være vanskelig å vurdere for den enkelte. Dersom dette ikke fører til kontakt med lege, vil heller ikke legen kunne advare og eventuelt kunne sende melding til fylkesmannen. Det er også hevdet at ved en egen undersøkelse for førerrett, vil legens oppmerksomhet i større grad være rettet mot disse helsekravene enn ved en vanlig konsultasjon for helseproblemer.

Det reiser seg her to sentrale spørsmål: 1) I hvilken grad er en helseundersøkelse i stand til å påvise helsesvikt som er av betydning for vedkommendes evne til å kjøre på en trygg måte, og 2) Ved hvilken alder er helsetilstanden generelt så svekket at det er grunn til å forlange en obligatorisk helseundersøkelse.

Den vanlige helseundersøkelsen for førerrett (NA 0202) tar først og fremst sikte på å avdekke om de bestemte helsekravene i førerkortforskriften er oppfylt: Hvordan er synet, har vedkommende diabetes, har det vært hjernefunksjonsforstyrrelser, alvorlig psykisk sykdom, misbruk av alkohol eller andre rusmidler, alvorlig hjertesykdom eller annen sykdom som gjør vedkommende uskikket til å føre motorvogn. For de tyngre klassene er kravene ganske strenge, mens det for lettere klasser er få absolutte krav. Det vil da ofte bli en vurderingssak fra legens side om den aktuelle helsesvekkelsen vil kunne ha betydning for vedkommendes evne til kjøre på en trygg måte. Spesielt i vår veiledning IS-1437 legger vi vekt på informasjon og råd til legen når det gjelder å vurdere om helsekravene kan sies å være oppfylt.

Legen føler imidlertid ofte usikkerhet i slike saker, men ytterligere medisinske undersøkelser vil bare i et begrenset antall tilfelle kunne si noe avgjørende om vedkommendes evne til å kjøre. Det finnes også en del nevropsykologiske tester som kan si noe om vedkommendes kjøreevne, men også til disse knytter det seg mye usikkerhet foruten at de kan være tidkrevende å gjennomføre. I tvilstilfelle tilrår vi nå i økende grad at det utføres en praktisk kjøretest ved trafikkstasjon. Som Helsedirektoratet tidligere har pekt på, er det behov for å standardisere disse kjøretestene etter hvilket helseproblem som foreligger. Vi inviterer til et samarbeid mellom våre to direktoratet for å utarbeide og implementere slike standardtester.

Det andre spørsmålet er når den generelle alderssvekkelsen kan sies å ha avgjørende betydning for evnen til å kjøre bil. Denne viser seg særlig ved synsfunksjonen, redusert psykomotorisk tempo, endringer i kognitiv kapasitet eventuelt demensutvikling, og motorisk treghet på grunn av forandringer i ledd og muskulatur. I motsetning til lidelser som diabetes, hjerneslag og hjerteinfarkt vil nevnte tilstander inntre langsamt og gradvis og dermed ofte ikke påkalle vedkommendes oppmerksomhet i relasjon til kjøreevnen.

Som nevnt foran kan det være vanskelig for legen å sikkert avgjøre om vedkommendes helsetilstand og funksjonsnivå er tilstrekkelig for trygg kjøring. Helsedirektoratet foreslår at det utarbeides et eget helseattestskjema for undersøkelse av eldre bilførere. Her vil en i større grad enn i NA 0202 fokusere på de områdene hvor svikten gjerne viser seg hos de eldre. Det vil likevel, selv ved en slik tilpasset undersøkelse, ofte ikke være mulig å si noe absolutt om kjøreevnen.

Spørsmålet om andre måter å avgjøre om en eldre fortsatt skal ha førerrett, er derfor blitt reist. Det mest nærliggende vil antakelig være en form for praktisk prøving med relativt korte tidsintervall (1 – 5 år avhengig av søkerens alder og resultat på tidligere prøver). For å gi et sikkert bilde av kjøreferdigheten, må prøven være ganske omfattende og vil derfor bli ressurskrevende med det store antall førerkortinnehavere over 70 år som vi har i dag. En slik praktisk prøve kan tenkes å gjøre den obligatoriske helseundersøkelsen unødvendig, men mer realistisk er det vel at en praktisk prøve kommer i tillegg til legeundersøkelsen der hvor legen er i tvil. Inntil det blir en nærmere avklaring på dette, tilrår Helsedirektoratet at en beholder den nåværende ordningen med obligatorisk helseundersøkelse (men altså med et bedre undersøkelsesopplegg).

Det siste spørsmålet er da fra hvilken alder det skal være en slik obligatorisk undersøkelse. Finnes det et grenseområde i alder hvor helse- og funksjonsevne hos et stort antall blir mindre god? Etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet ble dette spørsmålet utredet av Nasjonalt folkehelseinstitutt og Helsedirektoratet i 2007. Utgangspunktet var om aldersgrensen for yrkesmessig persontransport kunne heves fra 70 til 75 år. I løpet av de siste 30 årene har det vært en klar bedring i befolkningens generelle helsetilstand og begge institusjonene fant å kunne anbefale en slik heving av aldersgrensen. Vår uttalelse av 10.10.2007 vedlegges og vi viser til den. Her er også referert hovedpunktene i FHI sin uttalelse. Ut fra det samme resonnementet finner Helsedirektoratet å kunne tilrå en heving av aldersgrensen til 75 år for obligatorisk helseundersøkelse av eldre bilførere.”

På bakgrunn av Helsedirektoratets vurdering foreslår Vegdirektoratet å heve alderen for krav til legeattest for lette førerkortklasser fra 70 til 75 år.

Et eget helseskjema for eldre er noe Vegdirektoratet eventuelt vil vurdere på et senere tidspunkt. Mer tilpassede kjørevurderinger er noe Vegdirektoratet også vil jobbe videre med. Spesialkompetanse for slike vurderinger vil bli tatt inn i grunnutdanningen og etterutdanningen for førerprøvesensorene som også kommer på høring høsten 2010.

ADMINISTRATIV GYLDIGHET FOR FØRERKORT

Artikkel 7 nr. 2 Administrativ gyldighet for førerkort

Direktivet innfører administrativ gyldighet for de nye førerkortene i artikkel 7. Det betyr at førerkortet må skiftes ut med visse mellomrom for å kunne bli oppdatert med de nyeste

sikkerhetslementer og nytt bilde av innehaveren. Er den administrative gyldighetsperioden for førerkortet utløpt, er ikke førerkortet lenger noe gyldig bevis for vedkommendes førerrettigheter. Vedkommende må anskaffe seg nytt førerkort for å kunne utøve sine førerrettigheter på en lovlig måte. Har søker fått dispensasjon fra helsekravene og førerrettigheter for en kortere periode, vil den administrative gyldighet og førerrettighetene utløpe samtidig, da førerkortet ikke vil få lengre gyldighet enn den perioden førerretten gis for.

Formålet med å innføre administrativ gyldighet er å ha oppdatert bilde og sikkerhetslementer for å forhindre førerkortsvindel, og for å kunne pålegge helseundersøkelser eller andre tiltak. Det vil si at fornyelse av førerkortet kan være en ren administrativ handling som ikke krever annet enn nytt bilde og at nyeste førerkortmodell benyttes. Medlemslandene kan også benytte den administrative gyldighetstiden til å kreve noe mer som for eksempel ny legeattest.

Hovedreglene om gyldighetstid

For personbil, motorsykkel og moped er det fastsatt en administrativ gyldighetsperiode på 10 år, men med mulighet for medlemsstatene til å velge opp til 15 år.

For buss, lastebil og vogntog er gyldighetsperioden på 5 år samt obligatorisk helsesjekk. Direktivets krav om 5 års gyldighet for tunge klasser ble innført i 2008 i forbindelse med innføring av yrkessjåførdirektivet i norsk rett hvor det der kreves 35 timer obligatorisk etterutdanning for å opprettholde sin yrkessjåførkompetanse.

Hvorvidt man ønsker å kreve oppfriskningskurs eller prøve for *alle* som skal fornye førerkortet, avgjøres av medlemsstatene. Slike tiltak må da skje samtidig med fornyelse av førerkortene. Vegdirektoratet vil ikke foreslå noen krav av slik art på det nåværende tidspunkt.

Valgfrie unntak

Medlemsstatene kan innføre en kortere gyldighetsperiode enn 10 år/5 år for førstegangssøkere innen alle førerkortklasser forutsatt at dette er knyttet til trafikksikkerhetstiltak. For klassene C og D kan perioden settes til 3 år, mens for de andre klassene er det ikke angitt noen bestemt periode.

Gyldighetsperioden på 10 år/5 år kan også reduseres for personer som har fylt 50 år når hensikten er å innføre hyppigere helsekontroller eller andre spesifikke tiltak som for eksempel gjenoppfriskningskurs.

Gyldighetsperioden skal fremgå av selve førerkortblanketten, den kan ikke fastsettes i et annet dokument som for eksempel helseattest, jfr. artikkel 5 nr.1. Førerkortet skal klart vise hvilke vilkår og hvilke kjøretøyer innehaveren har tillatelse til å føre, dette vil kunne bidra til en forenkling av kontrollen av førerretten.

Førerkort utstedt i en medlemsstat skal som tidligere anerkjennes gjensidig innen hele EU-området (se artikkel 2). Man kan velge å beholde sitt nasjonale førerkort etter å ha tatt fast bopel i et annet EU-land. Alternativt kan man kreve direkte innbytte til førerkort utstedt av det nye vertslandet (se art 11 nr 1).

Dagens ordning i Norge

I Norge skiller vi mellom førerrett og førerkort. Mens førerretten er selve den immaterielle rettigheten til å føre visse typer motorvogner, er førerkortet bare beviset for denne rettigheten.

Administrativ gyldighet vil si at førerkortet utløper uten at føreretten nødvendigvis tapes, men retten suspenderes fordi man ikke har lov til å bruke retten uten førerkortet. Førerrett oppnås i det alle vilkår for førerrett er oppfylt og man har føreretten så lenge man fortsetter å oppfylle disse vilkårene. I lette førerkortklasser gis føreretten på ubestemt tid, mens i tunge førerkortklasser må føreretten fornyes med helseattest hvert femte år. Førerkortet i seg selv er ikke et bevis for at føreretten er intakt. Føreretten suspenderes for eksempel i de tilfellene hvor man er midlertidig syk, ikke har fornyet føreretten med legeattest osv.

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 24 femte og sjette ledd har vært på høring og forventes vedtatt av Stortinget høsten 2010. Med denne endringen forsøkes det å klargjøre skillet mellom førerrett og førerkort. Blant annet er setningen om at "føreretten er livsvarig" foreslått fjernet. Dette gjøres fordi vi mener det er misvisende å si at føreretten er livsvarig. Den kan være det, men forutsetningen er hele tiden at man oppfyller alle vilkår for å inneha førerett.

I dag har vi i Norge ingen administrativ gyldighet for førerkort i de lette førerkortklassene som gjør at førerkortet må skiftes ut med bestemte mellomrom. Førerkortet utstedes med gyldighet til 100-års dagen.

For de tunge klassene ble gyldighetstiden i Norge endret fra 10 til 5 år fra 10. september 2008. Dette ble gjort før direktivets frist for å harmonisere utløpsdatoene i de tunge klassene med utløpsdatoen for yrkessjåførkompetansen. For å fornye førerkortet i tunge klasser kreves det at man leverer ny legeattest. Med det skillet vi har i Norge i dag mellom førerkort og førerrett gjør dette at førerkortets gyldighet og førerettens gyldighet blir identisk når vi innfører administrativ gyldighet, fordi vi knytter helsekravet til føreretten. Det vil si at hvis førerkortet for tunge klasser er løpt ut, mangler man ikke bare førerkortet som bevis for føreretten, men man har heller ikke førerrett fordi den betinger at helsekravet er oppfylt.

Hovedregelen etter direktivets artikkel 7 nr. 2 bokstav a er at klassene AM, A1, A2, A, B, (B1) og B skal ha en administrativ gyldighet på 10 år. Medlemsstatene kan velge å gi slike førerkort en administrativ gyldighet på inntil 15 år.

Forslag

Vegdirektoratet foreslår en administrativ gyldighet på 10 år for førerkort i disse klassene, som er den gyldighetstiden som følger av direktivet som en hovedregel. Det er derfor naturlig å følge denne så lenge det ikke foreligger avgjørende argumenter for å velge 15 år.

Det er også mange andre medlemsstater som velger 10 års gyldighet. Sverige som det er naturlig å sammenligne oss med har i lang tid hatt 10 års gyldighet.

10 års intervall vil gi et mer oppdatert førerkort både mht. utseende på bilde og signatur til hjelp i kontrollsituasjoner. Økt flytting over landegrensene stiller større krav til at dokumentene er oppdaterte. Den teknologiske utviklingen går dessuten så raskt at det blir stadig enklere å fremstille relativt troverdige falske førerkort på enkelt utstyr. For myndighetene gjelder det derfor å kunne ligge i forkant mhp. å utstyre kortene med nye sikkerhetslementer. Ved å skifte ut kortene med relativt hyppige mellomrom, vil det økende antallet forfalskninger kunne holdes nede, noe som sannsynligvis kan bidra i forhold til trafikksikkerhet ved at antallet førere uten nødvendig kompetanse ikke ferdes på vegene. Selv om vi i denne høringen også foreslår å fjerne personnummer på førerkortet, vil kortet likevel

ha en viss status som legitimasjon så lenge det er utstedt av en offentlig myndighet. En relativt hyppig utskifting vil således også kunne bidra til å redusere omfanget av idetitetstyveri.

Det er også mange andre medlemsstater som velger 10 års gyldighet. Sverige som det er naturlig å sammenligne seg med har i lang tid hatt 10 års gyldighet.

Argumentet for å eventuelt velge 15 års gyldighet er først og fremst at det vil føre til færre førerkortutstedelser/behov for besøk på trafikkstasjonene og gi lavere kostnader for førerkortinnehaverne. Vegdirektoratet mener at disse argumentene ikke er tungtveiende nok i forhold til det behovet samfunnet har for å ha en viss kontroll over de som innehar retten til å føre motorvogn på vegene.

Vegdirektoratet foreslår også at førerkortbildet og signaturen får en gyldighet på 10 år fra det ble tatt/registrert. Det vil bety at ved utstedelse vil førerkortets administrative gyldighet bli satt til den datoen bildets gyldighet går ut. Hvis vedkommende ikke velger å ta nytt bilde, vil en eksempelvis ved utvidelse til en ny førerkortklasse eller utstedelse av duplikat utstedt kortet kun til bildets "utløpsdato". I Statens vegvesen sitt bilde- og signaturregister registres dato for lagring av bildet.

Det er på det nåværende tidspunkt ikke aktuelt å benytte seg av de muligheter for kortere gyldighetstid som direktivet åpner for. Dagens ordning med prøveperiode for førerrett i klasse B ved førstegangsutstedelse (førerkortforskrift § 4-2) videreføres, men formålet med denne bestemmelsen er også noe annen enn formålet med direktivets bestemmelser.

ØVRIG OM UTSTEDELSE AV FØRERKORT

Artikkel 7 nr. 5 Nytt europeisk elektronisk førerkortnettverk

Etter artikkel 7 nr. 5 kan ingen person inneha mer enn ett førerkort og myndighetene skal nekte å utstede et førerkort dersom de finner ut at søkeren allerede har et førerkort. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendig for å kunne oppfylle dette kravet. Ved utstedelse, innbytte, duplikat eller fornyelse består de nødvendige tiltakene i å forhøre seg med andre medlemsstater i tilfeller det foreligger rimelig grunn til mistanke om at søkeren allerede har et annet førerkort. For å lette denne kontrollen skal medlemsstatene benytte nettverket for EU-førerkort så snart det er satt i drift.

Kravet om at ingen skal ha mer enn ett førerkort som bevis for sine førerrettigheter er ikke nytt. Dette er allerede fastsatt i førerkortforskriften § 1-3. Dersom det utstedes førerkort til en person som ikke oppfyller kravene for å få utstedt førerkort, plikter den utstedende myndighet å anvende nasjonale regler om annullering eller inndraging. Dette er ivaretatt gjennom forvaltningslovens regler om omgjøring.

Det som er nytt er at det opprettes et elektronisk førerkortnettverk for alle EØS-land. Det er nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra flere medlemsland som skal se på hvilke opplysninger som skal utveksles og på hvilken måte dette skal foregå. Etter planen skal nettverket være klart til 19. januar 2013.

Vegdirektoratet møter med en representant i denne arbeidsgruppen. Blant utfordringene som diskuteres er juridiske sider knyttet til personvern ved utveksling av opplysninger. Vegdirektoratet antar at en slik utlevering i kontrolløyemed ved utstedelse av førerkort ligger

innenfor førerkortregisterets formål slik at det foreligger hjemmel. Dette er imidlertid en av flere vurderinger vi må komme nærmere tilbake til i høring når nettverkets form og funksjonalitet er nærmere fastsatt.

Artikkel 10 jf. Vedlegg IV – Førerprøvesensorer

Direktivets artikkel 7 nr. 1 angir forutsetninger for å oppnå førerrett i de ulike førerkortklassene, deriblant førerprøver. Etter artikkel 10 skal alle førerprøvesensorer oppfylle minstestandardene som er fastsatt i direktivets vedlegg IV fra 19. januar 2013. Dette er et tiltak for å øke trafikksikkerheten. I tillegg til definerte kvalifikasjonskrav for å bli sensor, må sensor gjennomgå periodevis trening for å holde ved like og gjenoppfriske sine kunnskaper og ferdigheter.

Disse kvalifikasjonskravene vil bli fastsatt i egen forskrift som sendes ut i en separat høring høsten 2010.

Artikkel 11 nr 4 Statusanmerkninger for førerrettighet i EU-land - direkte virkning i Norge

I førerkortforskriftens § 1-2 er tatt inn bestemmelser om anerkjennelse av førerkort fra andre EØS-land, jfr. artikkel 11 nr. 1. Etter artikkel 11 nr. 4 skal medlemsstatene nekte å utstede førerkort til person som har statusanmerkning (spærrefrist, beslag eller inndragning) i et annet EU-land. Likedan skal medlemsstatene nekte å anerkjenne førerkort fra EU-land når innehaveren har statusanmerkning fra sitt forrige oppholdsland innen EU.

På bakgrunn av mange falske EU-førerkort så Vegdirektoratet det som nødvendig å sette i verk tiltak. Siden 2009 har alle førerkort fra EØS-området blitt forhåndssjekket før det er utstedt norsk førerkort til en person som opprinnelig har førerkort fra annet EØS-land. Så lenge vi opprettholder denne praksisen vil vi avdekke så å si alle forsøk på å bytte inn både inndratte og forfalskede førerkort. Denne praksisen vil bli erstattet av de mulighetene som en elektronisk utveksling av førerkortdata vil gi, jfr. Artikkel 7 nr. 5. Kravet om at førerkortet må være gyldig for å gi førerrett i Norge er ikke nytt og er allerede inntatt i førerkortforskriften § 1-2 femte ledd.

Artikkel 11 nr. 6 Førerkort byttet inn fra tredjeland

Dersom en medlemsstat bytter inn et førerkort utstedt av en tredjestat med et førerkort etter EU-modellen, skal det gjøres en påtegning i førerkortet om dette samt om enhver senere fornyelse eller ethvert senere innbytte. Dette fulgte også av andre førerkortdirektiv og gjøres derfor allerede i dag.

Innbytte som nevnt kan imidlertid bare skje dersom førerkortet utstedt av tredjestaten innleveres til vedkommende myndigheter i medlemsstaten som foretar innbyttet. Dette gjøres også i dag. Dersom søkeren ønsker førerkortet utlevert igjen avbrytes innbyttesaken og vedkommende må eventuelt søke på nytt senere. Dersom innbytte gjennomføres returneres førerkortet til utstederlandet dersom det foreligger avtale om dette. Øvrige førerkort oppbevares i 6 måneder før de makuleres.

En medlemsstat behøver imidlertid ikke å anvende prinsippet om gjensidig godkjenning på førerkort som en annen medlemsstat har byttet inn fra et tredjeland. Dette er heller ikke noe nytt i tredje førerkortdirektiv, men Norge har ikke benyttet denne muligheten tidligere. I en høring tidligere i år fremmet Vegdirektoratet forslag om å innskjerpe reglene for innbytte av førerkort fra tredjeland. For nærmere omtale og begrunnelse viser vi til høringen som finnes

på www.vegvesen.no under ”høringer – tidligere høringer”. Det er på bakgrunn av dette nå fastsatt nye og strengere regler for innbytte som gjelder fra 1. oktober 2010.

For at disse reglene ikke skal kunne omgås foreslår Vegdirektoratet nå at EU-fører kort som er byttet inn fra et tredjeland som vi ikke godtar innbytte fra, ikke lenger skal gi rett til innbytte. Fører kortet blir da betraktet som et fører kort fra det tredjelandet som utstedte det fører kortet som var grunnlaget for EU-fører kortet. Det betyr at et fører kort utstedt i for eksempel Finland ikke vil gi grunnlag for innbytte i Norge hvis det er utstedt på grunnlag av et innbyttet fører kort fra for eksempel Russland. Det vil da bli betraktet som et fører kort fra Russland og vil kun gi de førerrettigheter som følger av det. Etter reglene som gjelder fra 1. oktober 2010 vil det da si at fører kortet kan benyttes i Norge inntil 3 måneder fra innehaveren kom til Norge. Dersom han eller hun ønsker førerrett i Norge utover dette, må førerrett erverves som for første gang i Norge. Det vil altså være bestemmelsene om anerkjennelse og innbytte av fører kort fra tredjeland, og ikke fra annet EØS-land, som vil gjelde for slike fører kort.

Artikkel 12 Fast bopel/vanlig bosted

Etter Artikkel 7 nr. 1 bokstav e skal fører kort bare utstedes til personer som har sitt vanlige bosted i Norge eller har studert her i minst 6 måneder. Dette er ikke noe nytt og reguleres allerede i fører kortforskriften. Definisjonen som fremgår av artikkel 12 er ikke endret fra forrige direktiv. Definisjonen er tatt direkte inn i fører kortforskriften § 2-3. Den er hittil blitt tolket bokstavelig slik at det kreves at man faktisk har bodd i Norge i minst 185 dager før man kan få utstedt fører kort. En tolkningsuttalelse fra Kommisjonen 28. oktober 2008 tilsier at man kan lempe på denne tolkningen i tilfeller der søkeren kan dokumentere at formålet med oppholdet er at det skal vare i over 6 måneder/185 dager. Slik dokumentasjon kan for eksempel være arbeidskontrakt, bevis for inntak på et omfattende studium e.l.

Vegdirektoratet foreslår derfor at man endrer tolkningen av fører kortforskriften § 2-3 første ledd slik at det kan åpnes for å utstede fører kort til personer som ennå ikke har bodd i Norge i et halvt år, men hvor det kan dokumenteres at det er planen at oppholdet skal vare minst så lenge.

Artikkel 13 Rettigheter ervervet før 19. januar 2013

Etter samtykke fra Kommisjonen skal medlemsstatene fastsette ekvivalenser mellom førerrettigheter som er oppnådd før iverksettelsen av tredje fører kortdirektiv

Etter artikkel 13 nr. 2 skal ingen på bakgrunn av direktivet miste eller få førerrettigheter begrenset som er ervervet før 19. januar 2013. Dette betyr for eksempel at personer som erverver klasse B før 19. januar 2013 beholder retten til å kjøre trehjuls motorsykkel selv om den etter ny internasjonal definisjon overføres til klasse A.

Direktivet omtaler ikke hvordan dette skal løses i praksis. Av hensyn til kontrollører på vegen bør det avmerkes på fører kortet. Å benytte nasjonale koder for disse rettighetene ser vi imidlertid ikke som en god løsning da dette er endringer som gjelder alle EØS-land. Det forventes at det kommer et direktiv som regulerer en del usikkerheter rundt overgangsordninger.

Hvordan det skal løses i praksis vil vi derfor komme tilbake til i en senere høring før endringene trer i kraft i 2013.

ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Regelendringene som følge av innføringen av tredje førerkortdirektiv i norsk rett medfører en del økonomiske og administrative konsekvenser. Omfanget av konsekvensene er ulikt; mange har kun konsekvenser for interne rutiner og systemer i Statens vegvesen. Ettersom endringen av regelverket i tid sammenfaller med etableringen av et nytt Autosys, vil endringene kun bli lagt inn i det nye systemet. Endringene internt i Statens vegvesen forutsettes gjennomført innenfor tildelte ressurser, andre regelendringer har mer vidtrekkende konsekvenser for samfunnet. I vår gjennomgang har vi prioritert å omtale de sistnevnte

Det bemerkes at det er vanskelig å se og beregne alle kostnadene, da de vil slå ut forskjellig for de enkeltpersoner og de målgrupper de berører.

Ny førerkortmodell, utfasing av gamle førerkortmodeller, innføring av administrativ gyldighet for førerkort

Konsekvenser for Statens vegvesen

Reglene om administrativ gyldighet og utfasing av eldre førerkort, vil øke antallet utstedte førerkort pr. år. Pr. i dag utstedes årlig i overkant av 250 000 førerkort. I dag er det ca. 1,6 millioner gyldige førerkort i klasse B i omløp. 10 års administrativ gyldighet skulle således i gjennomsnitt tilsi en økning på 160 000 førerkorthandlinger på trafikkstasjonene pr. år. I tillegg øker førerkorthandlingene som følge av at de over 70 år (foreslått fra 75) ikke lenger kan ha den ekstra legeattesten, men må få utstedt nytt førerkort.

Økningen vil imidlertid ikke bli så stor, da store deler av førerkortmassen likevel skiftes ut av andre årsaker. Av den årlige produksjonen er ca. 55 000 førstegangsutsedelser for klasse B og ca. 90 000 nye førerkort produseres som følge av utvidelser, fornyelser av tunge førerkortklasser, navneendringer, mistet, frastjølet osv. Alle disse vil etter 2013 bli av ny modell og få påført administrativ gyldighet.

Velges 15 års gyldighet vil det ekstra antallet synke, men med det store antallet utskiftinger som likevel gjøres antar vi at forskjellen ikke er så stor at det er av avgjørende betydning for belastningen på trafikkstasjonene.

Utfasing av eldre førerkort vil medføre økt belastning på trafikkstasjonene. Fram til 2019 skal opptil 180 000 grønne og rosa førerkort skiftes ut. Her er det også brutto-tall, utskiftinger av andre grunner og at mange slutter å kjøre vil redusere tallet vesentlig. Fordelt på 5 år vil vi anta at økningen fra denne gruppen blir lite merkbar, men det betinger god informasjon slik at ikke alle kommer i siste liten slik vi har opplevd ved tidligere endringer i regelverket. Statens vegvesen har likevel tidligere vist å rent administrativt kunne takle betydelig øking i produksjonen av førerkort.

Økonomisk vil implementeringen av direktivet bli lite merkbart for Statens vegvesen da gebyret for produksjon av førerkort bygger på selvkostprinsippet.

Konsekvenser for private

Gebyret for førerkortutstedelse er i dag kr. 200. Beløpet er ment å dekke de faktiske utgiftene etaten har til utstedelsen slik at innføringen ikke vil gi budsjettmessige konsekvenser. Dersom innehaveren velger nytt bilde vil det medføre en tilleggsutgift på kr. 65. Det er først når bildet fornyes (og evt. legeattest for tunge klasser leveres) at den administrative gyldighetstiden vil bli fornyet, ellers vil man beholde tidligere førerkorts dato for administrativ gyldighet. Vi antar at de fleste vil velge å fornye bildet samtidig.

En slik utgiftsøkning hvert 10 år er ikke urimelig. For den enkelte førerkortinnehaver blir det liten forskjell om man velger 10 eller 15 år. Hvis man regner med at man erverver førerkort når man er 18 år vil man måtte fornye førerkortet fem ganger før man fyller 70 år. Dersom man velger 15 års gyldighet vil man måtte fornye førerkortet tre ganger før man fyller 70 år. Vi vurderer denne forskjellen til å være så liten at det ikke er avgjørende for hvor lang administrativ gyldighet man skal velge.

I tillegg medfører kravet om utskifting pga. administrativ gyldighet reiseutgifter for førerkortinnehaveren. Reiseutgiftene er individuelle og vanskelig å beregne. I tillegg kommer tidsforbruket som også er individuelt. Det antas at internett vil få en økende betydning i forhold til bestilling av førerkort. Ved bruk av elektronisk signatur vil publikum f.eks lett kunne bestille nytt førerkort på nett dersom det ikke er noen endringer som skal gjøres og motta kortet i posten etter noen dager. Gjennom fremtidige nettbaserte tjenester vil publikum dessuten kunne bli varslet når det er behov for utskifting.

Endring av legeattestordningen for eldre

Regelendringen vil ikke endre dagens praksis ut over at førerkortinnehaveren i tillegg til sitt legebesøk vil måtte oppsøke en trafikkstasjon for også å få fornyet selve førerkortet. Vi går derfor ikke inn på nytte-kostnadsvurderinger i forhold til ordningen med helseattester som sådan, men henviser da til de vurderinger som er gjort i Trafikksikkerhetshåndboka (www.toi.no). Det er dessuten kun snakk om en administrativ fornyelse, ut over de helsemessige vurderinger som legen gjør vil det ikke være krav om noen form for trafikal testing.

Konsekvenser for helsevesenet

For eldre foreslås det å øke aldersgrensen for når det kreves helseattest til 75 år. Dermed faller behovet for slike legebesøk for aldersgruppen 70 – 75 år bort. Det vil minske belastningen på helsevesenet.

Konsekvenser for private

Ut fra dagens praksis utsteder legene slike legeattester for 1-5 år avhengig av førerkortinnehaverens helse. Det vil derfor være ulikt hvordan et slikt krav om også å fornye førerkortet vil falle ut for den enkelte sett opp mot hvor mange år kostnaden kan fordeles over. Gebyret for førerkortutstedelse er i dag på kr. 200. I tillegg kommer individuelle reisekostnader til trafikkstasjonen som vil variere ut fra den enkeltes bosted. En må anta at de fleste som berøres av ordningen er pensjonister, slik at tapt arbeidstid her ikke er relevant.

Den økte økonomiske belastningen må sies å være moderat selv om den gir en merbelastning for det som ansees å være en ressurs svak gruppe i samfunnet. Førerkortet er en forutsetning for å fortsatt kunne kjøre bil. Sett opp mot de utgifter selve bilholdet påfører den enkelte pensjonist, vil imidlertid det økte omfanget være beskjedent. Samtidig vil forslaget om heving

av aldersgrensen fra 70 til 75 år bidra til å oppveie for de kostnader og ulemper som påføres de eldre.

For mange vil det ekstra besøket på trafikkstasjonen oppleves som et unødig bryderi. Samtidig kan et slikt krav være medvirkende til at eldre mennesker grundigere vurderer om de virkelig har behov for å fornye førerkortet.

Konsekvenser for Statens vegvesen

Vegdirektoratet vil anta at totalt sett vil merbelastningen fordelt på de mange trafikkstasjonene og over året bli begrenset all den tid aldersgrensen foreslås satt opp fra 70 til 75 år.

Motorsykelklassene - gradvis erverv og nye alderskrav

Det er ca. 6000 personer mellom 18-24 år som har førerrett klasse A, dette tallet har vært stabilt de siste årene. Det vil være denne gruppen som vil bli berørt av nye krav for utvidelse til førerrett klasse A ubegrenset. Det er sannsynlig at ikke alle vil ha et ønske om å utvide til klasse A ubegrenset, så det vil være en begrenset gruppe som endringen vil gjelde. Det er ca. 1600 personer i året som er under 24 år som erverver førerrett klasse A.

Konsekvenser for trafikkskolene

Det vil for trafikkskolene kunne bli et behov for å utvide med flere motorsykler for å tilfredsstille kravet om undervisning i grupper.

Konsekvenser for private

Timeprisen for en kjøretime på tung motorsykel er pr. i dag ca 700 kr. Det gir en totalpris på 4900 kr. for 7 timer med en elev. Det legges opp til at det skal være min. 3 elever pr. kurs, da det er sentralt for arbeidsmåten som er tiltenkt, noe som vil påvirke prisfastsettelsen. Det vil også legges til rette for at eleven kan kjøre på egen motorsykel, noe som vil være kostnadsreduserende. De økonomiske konsekvensene for elever som ønsker å utvide fra A2 til ubegrenset A kan med bakgrunn i dette anslås til mellom 1500 og 2500 kroner med dagens timepriser.

Klasse B og trekking av tilhenger kode 96

Konsekvenser for private

Det var 2009 ca. 11000 personer som utvidet førerretten til også å omfatte klasse BE. Personer som i dag har behov for å kjøre bil med tilhenger innenfor grensene i den nye fellesskapskoden må etter dagens regler erverve førerkort klasse BE. Kostnaden for å gjennomføre obligatorisk opplæring og erverve klasse BE er på ca. 4000 kr. For personer som skal erverve klasse B kode 96 innebærer vårt forslag en kostnad som tilsvarer dagens BE-opplæring. Konsekvensen av en justering i BE-opplæringen inklusiv prøve vil medføre en økt kostnad for denne gruppen med ca. kr. 1800.

Konsekvenser for Statens vegvesen

For Statens vegvesen vil valg av opplæring i stedet for prøve medføre at det ikke blir behov for ekstra sensorressurser i regionene for å avvikle denne type prøve.

Konsekvenser for trafikkskolene

En nærmere vurdering av kravene til prøvekjøretøy klasse BE kan medføre økte kostnader for trafikkskolene i form av behov for nye tilhengere. Dette vil imidlertid bli gjenstand for høring på et senere tidspunkt.

Heving av minstealder for klasse C, CE, D1 og D1E heves til 21 år, D og DE til 24

Konsekvenser for transportbransjen

Heving av minstealderen for enkelte førerkortklasser er gjort ut fra trafiksikkerhetsmessige betraktninger. For de tunge kjøretøyene kan det tilsynelatende se ut som om alle unge mennesker utelates fra å kjøre slike. Ved å gjennomgå grunnutdanning for yrkessjåfører i henhold til yrkessjåførforskriften vil en likevel kunne oppnå førerrett fra tilsvarende minstealder som i dag. For transportbransjen vil hevingen av aldersgrensen i realiteten ikke endre rekrutteringsforholdene.

Konsekvenser for private

For de antatt få som vil bruke tungbil til privat virksomhet, vil grunnutdanningen utgjøre en merkostnad i størrelsesorden 35 – 50 000 kroner for komprimert yrkessjåførutdanning ved private læresteder. For tiden er det få tilbud og liten etterspørsel på det private markedet for fullstendig grunnutdanning (280 timer), men det offentlige tilbyr slik utdanning gjennom de videregående skoler.

Endringene vil dessuten medføre bortfall av mulighet for å benytte tung lastebil over 7500 kg i føreropplæring til førerrett i klasse C1 og få føreretten automatisk for klasse C ved oppnådd alder slik som i dag.

DEL II - FJERNING AV FØDSELSNUMMER PÅ FØRERKORTET

BEGRUNNELSE

Som følge av EØS-avtalen er EU sine krav til utseende og innhold i førerkortet tatt inn i førerkortforskriften slik at norske førerkort blir harmonisert med førerkortene i andre EU/EØS-land. I førerkortforskriftens vedlegg 2 §4 Førerkortets forside er det angitt et sett med identifikatorer av en person:

- Innehaverens for-, mellom- og etternavn
- Innehaverens fødselsdato og fødested
- Fotografi av innehaveren
- Innehaverens underskrift

I tillegg skal det på kortets forside angis en del datoer og nummer knyttet til administrasjonen av kortet, deriblant et ”referansenummer (fødselsnummer eller annet nummer enn det som står på linje 5)”.

I Norge har vi tradisjonelt brukt fødselsnummeret som referansenummer siden vi innførte de første rosa førerkortblankettene i 1979. Fødselsnummeret er ikke taushetsbelagt etter forvaltningslovens § 13. Det er ikke regnet som personlig forhold med mindre det kan røpe et klientforhold eller andre forhold som må anses som personlige. I følge personopplysningsloven (§12) kan fødselsnummer bare brukes når det er saklig behov for det, og når det er vanskelig å oppnå tilfredsstillende identifikasjon ved bruk av andre metoder, som for eksempel navn, adresse, medlems- eller kundenummer.

Kombinasjonen av nevnte personidentifikatorer og fødselsnummeret samt en hendig størrelse har gjort at førerkortet i disse årene har vært brukt og akseptert som et legitimasjonskort utstedt av en offentlig institusjon.

Førerkortet brukt som legitimasjonskort går ut over det egentlige formålet; å dokumentere føreretten til en identifisert person. En slik mer-verdi som oppstår ved at kortet blir brukt som et ”offentlig legitimasjonskort”, legger samtidig et større ansvar på utsteder i forhold til å foreta en grundig sjekk av innehaverens identitet. Statens vegvesen med sine primære oppgaver knyttet til veg og vegtrafikk innehar begrenset kompetanse på og kapasitet til å kontrollere en persons identitet.

Utstedelsen av førerkort skal i følge førerkortforskriften §5-2 skje ved at ”søker fremlegger akseptabel legitimasjon med navn, fødselsnummer (11 siffer) og bilde”. I praksis er dette pass, bankkort der slikt framkommer og postens ID-bevis av nyere type. På den måten har vi som forvaltningsorgan ment at vi har sikret opplysningene på kortet. Vi har gjennom årene redusert typene ”akseptabel” legitimasjon, dvs. skjerpet kravene.

Samfunnsutviklingen gjør at oppgaven med å finne korrekt identitet på personer som søker om førerkort har blitt vanskeligere. Statens vegvesen erfarer en økende mengde som på ulovlig vis forsøker å erverve et norsk førerkort i den hensikt å skaffe seg en ny førerett eller ny identitet. Vi finner det derfor naturlig på det nåværende tidspunkt og i tråd med Datatilsynets anbefalinger å vurdere om behovet for å bruke fødselsnummer som referansenummer på førerkortet fortsatt er til stede sett opp mot konsekvensene av det eventuelle misbruk dette kan føre til. Fødselsnummeret vil fortsatt bli brukt som et referansenummer i førerkortregisteret, det er kun på selve kortet det ikke vil fremkomme.

Stortinget har besluttet å innføre et nasjonalt ID-kort som vil bli i bank-kortformat. Ordningen vil bli frivillig og innføres fra høsten 2011. Dette kortet vil derfor kunne overta den funksjonen som ”offentlig legitimasjonskort” som førerkortet til nå har hatt. Et nasjonalt ID-kort vil også kunne omfatte alle borgere, ikke bare de som har gyldig førerkort.

Opphøret av bruken av fødselsnummer på førerkortet er tenkt gjennomført fra 19. januar 2013. Omleggingen skjer bl. a. i sammenheng med at et nytt Autosys førerkortregister tas i bruk og iverksettingen av de øvrige nye reglene knyttet til førerkort som omfattes av denne høringen.

ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Det foreligger i Norge ingen alminnelig plikt til å legitimere seg, eller å ha legitimasjonsdokumenter. Behovet for legitimering knytter seg til muligheten for utnyttelse av personlige rettigheter, slik som for eksempel det å føre motorvogn.

Konsekvenser for offentlige etater

I forvaltnings- og kontrollsammenheng er det viktig å ha en unik identifikasjon av personer. Den unike identen som fødselsnummer utgjør har den fordel at den brukes i alle offentlige registre slik at kommunikasjonen registrene imellom har gått med basis i et felles, gjennomgående sett med siffer; fødselsnummeret. Fordelen med å benytte et unikt nummer i datautvekslingen og i kontrolløyemed innen vegtrafikksektoren er at det skiller mellom personer som har samme navn og er født på samme dato.

For de som har tilgang til Autosys førerkortregister (Statens vegvesen, politiet), vil et hvilket som helst annet referansenummer på kortet også kunne brukes når det *i registeret* er koblet mot fødselsnummeret. Problemet er at politiet i kontrollsammenheng som regel ikke er online med registeret og identitetsfastsettelsen og utvekslingen blir mindre sikker. Også kontroll mot personens evt. andre identifikasjonsdokumenter vil gjøre det lettere med at et felles nummer er trykket på kortet.

Konsekvenser for Posten

I dag utsteder Posten legitimasjonskort. Dersom ikke førerkortet lenger kan brukes som legitimasjon, vil alternativet med legitimasjonskort fra Posten bli mer aktuelt da en del bankkort ikke er utstyrt med bilde.

Konsekvenser for private

For den enkelte førerkortinnehaver vil det bli en utgift knyttet til å skaffe seg et alternativt legitimasjonskort. Prisen for det nye nasjonale ID-kortet er i følge statsbudsjettet fastsatt til kr. 380. Mange vil nok også føle det unødvendig å ha nok et kort utstedt av det offentlige i sin lommebok.

**DEL III - FORSLAG TIL ENDRINGER I FØRERKORTFORSKRIFTEN
OG TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN MED KOMMENTARER**

**Forskrift om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.
(implementering av 3. førerkortdirektiv)**

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. mm 2010 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, § 26, § 27, § 28, §30 og § 43, jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24a (direktiv 2006/126/EF).

I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. gjøres følgende endringer:

§ 2-2 skal lyde:

§ 2-2. Kjøretøykategorier m.m.

Med mindre annet fremgår av denne forskrift, gjelder definisjonene i kjøretøyforskriften av 4. oktober 1994 nr. 918.

Med mindre annet fremgår av denne forskrift, skal den kjøretøykategori som fremgår av vognkortet legges til grunn.

For øvrig gjelder følgende definisjoner:

1. **Motorvogn:** Ethvert motordrevet kjøretøy som normalt brukes til transport av personer eller gods på veg eller til å trekke kjøretøy som brukes til transport av personer eller gods på veg. Definisjonen omfatter også trolleybuss, men ikke traktor og motorredskap.
2. **Motorsykkkel:** Motorvogn registrert som motorsykkkel i henhold til kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy. Motorsykkkel er motorvogn med to hjul med eller uten sidevogn.
3. **Trehjuls motorsykkkel (motor tricycle):** motorvogn med tre symmetrisk plasserte hjul, slagvolum over 50 ccm og konstruktiv hastighet over 45 km/t.
4. **Mellomtung motorsykkkel:** Motorsykkkel som har en effekt på høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg. Etter nedtrimming kan motorsykkelens tidligere effekt ha vært høyst det dobbelte av nåværende effekt.
5. **Lett motorsykkkel:** Motorsykkkel som har et slagvolum på høyst 125 ccm, en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg.
6. **Moped:** Motorvogn som er registrert som moped i henhold til kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy.
7. **Tilhenger:** Kjøretøy som definert i kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy. I forhold til førerrett beskrevet i kap. 3, regnes tilhengerredskap også som tilhenger.
8. **Kjøretøy med automatgir:** Kjøretøy uten koplingspedal (eller koplingshendel som betjenes manuelt for klasse A, A1 eller A2).

§ 3-1 skal lyde:

§ 3-1. Førerkortklasser - oversikt, minstealder

Førerrett kan i Norge erverves i følgende internasjonale klasser og med følgende krav om minstealder *m.m.*:

1. Klasse AM – moped – 16 år, men 18 år for tre- og firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) over 150 kg
2. Klasse A - motorsykkel, direkte erverv - 24 år
3. Klasse A - motorsykkel, etappevis erverv - 20 år forutsatt minst 2 års kjøreeerfaring med klasse A2, ellers kreves det minst 2 års kjøreeerfaring med klasse A2 før fylte 24 år. Minstealderen er dog 21 år for trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW
4. Klasse A2 – mellomtung motorsykkel - 18 år
5. Klasse A1 – lett motorsykkel - 16 år
6. Klasse B – personbil, varebil - 18 år
7. Klasse C - lastebil - 21 år
8. Klasse C1 – lett lastebil - 18 år
9. Klasse D - buss - 24 år
10. Klasse D1 – minibuss - 21 år
11. Klasse BE - tilhenger til klasse B - 18 år
12. Klasse CE - tilhenger til klasse C - 21 år
13. Klasse C1E - tilhenger til klasse C1 - 18 år
14. Klasse DE - tilhenger til klasse D - 24 år
15. Klasse D1E – tilhenger til klasse D1 -21 år.

Minstealderen for utstedelse av førerkort i klassene C, CE, D, DE, D1 og D1E kan være lavere for person som har fullført godkjent opplæring etter yrkessjåførforskriften av 16. april 2008 nr 362.

Førerrett i klasse AM kan for kjøring i Norge være begrenset ved påføring av de nasjonale kodene 145, 146 og 147.

Førerrett i klasse B1 (firehjuls motorsykkel) kan utstedes ved innbytte, fornyelse eller duplikat av tilsvarende førerkortklasse utstedt i annen EØS-stat. Minstealderen er 18 år.

Førerrett i Norge kan erverves i følgende nasjonale klasser og med følgende krav om minstealder:

1. Klasse S - beltemotorsykkel -16 år, men 18 år hvis beltemotorsykkelen har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,2 kW/kg
2. Klasse T - traktor, begrenset totalvekt - 16 år når traktor med eller uten tilhenger har samlet tillatt totalvekt på høyst 25 000 kg
3. Klasse T - traktor, ubegrenset totalvekt - 21 år eller 2 års kjøreeerfaring med klasse T.

Nasjonale førerrettigheter er gyldige for kjøring i utlandet i den grad disse aksepteres av vedkommende myndigheter.

§ 3-2 skal lyde:

§ 3-2. Førerrett i klasse A

Førerrett i klasse A gjelder for:

1. Motorsykkel med eller uten sidevogn
2. *Trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW*
3. *Moped.*

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 ccm. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3. Førerrett i klasse A2

Førerrett i klasse A2 gjelder for:

1. *Motorsykkel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har en effekt på høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg. Etter nedtrimming kan motorsykkelen tidligere effekt ha vært høyst det dobbelte av nåværende effekt*
2. *Trehjuls motorsykkel med en effekt på høyst 15 kW*
3. *Moped.*

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 ccm. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

§ 3-4 skal lyde:

§ 3-4. Førerrett i klasse A1

Førerrett i klasse A1 gjelder for:

1. Lett motorsykkel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har et slagvolum på høyst 125 ccm, en effekt på høyst 11 kW og *et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg*
2. *Trehjuls motorsykkel med en effekt på høyst 15 kW*
3. *Moped.*

§ 3-5 skal lyde:

§ 3-5. Førerrett i klasse B

Førerrett i klasse B gjelder for:

1. Motorvogn (unntatt motorsykkel og moped) med en tillatt totalvekt på høyst 3500 kg og *godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.*
2. *Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.*
3. *Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg forutsatt at samlet tillatt totalvekt for vogntoget ikke overstiger 3 500 kg.*
4. *Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg forutsatt at samlet tillatt totalvekt for vogntoget ikke overstiger 4 250 kg og vedkommende har fellesskapskode 96 påført førerkortet.*

5. Firehjuls motorsykkel
6. Moped

I Norge omfatter føreretten også føring av:

1. *Traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatt totalvekt er høyst 3500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.*
2. Beltebil med eller uten tilhengerslede.
3. Tilhenger til firehjuls motorsykkel med slagvolum over 125 ccm når tillatt totalvekt for tilhengeren er høyst 750 kg. Trekkvognen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

§ 3-6 skal lyde:

§ 3-6. Førerett i klasse B1 eller klasse B kode 73

Førerett i klasse B1 (klasse B kode 73) gjelder for firehjuls motorsykkel og for moped.

I Norge omfatter føreretten også føring av eventuell tilhenger til firehjuls motorsykkel med slagvolum over 125 ccm.

§ 3-7 skal lyde:

§ 3-7. Førerett i klasse C

Førerett i klasse C gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg og som er godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

I Norge omfatter føreretten også føring av traktor og motorredskap generelt, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.

§ 3- 8 skal lyde:

§ 3-8. Førerett i klasse C1

Førerett i klasse C1 gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg, men høyst 7500 kg, og som er godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

I Norge omfatter føreretten også føring av traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er over 3500 kg, men høyst 7500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.

§ 3-9 skal lyde:

§ 3-9. Førerett i klasse D

Førerett i klasse D gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn godkjent for transport av flere enn 8 passasjerer i tillegg til fører.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.
3. Leddbuss.

§ 3-10 skal lyde:

§ 3-10. Førerrett i klasse D1

Førerrett i klasse D1 gjelder for førerrett i klasse B og for:

1. Motorvogn godkjent for transport av flere enn 8, men høyst 16 passasjerer i tillegg til fører. Motorvognens lengde må ikke overskride 8 m.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

§ 3-11 skal lyde:

§ 3-11. Førerrett i klasse BE

Førerrett klasse BE gjelder for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-5 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 3500 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap, begge med tillatt totalvekt ikke over 25.000 kg og med konstruktiv hastighet ikke over 40 km/ t, med eller uten tilhenger.

§ 3-12 skal lyde:

§ 3-12. Førerrett i klasse CE

Førerrett i klasse CE gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-7 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap generelt, eventuelt med tilhenger.

§ 3-13 skal lyde:

§ 3-13. Førerrett i klasse C1E

Førerrett i klasse C1E gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-8 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg. Vogntogets samlede tillatte totalvekt må ikke overstige 12.000 kg. Førerretten gjelder også for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-5 første ledd nr. 1 (klasse B) og tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg forutsatt at vogntogets samlede tillatte totalvekt ikke overstiger 12 000 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er over 3500 kg, men høyst 7500 kg, eventuelt med tilhenger.

§ 3-14 skal lyde:

§ 3-14. Førerrett i klasse DE

Førerrett i klasse DE gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-9 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg..

§ 3-15 skal lyde:

§ 3-15. Førerrett i klasse D1E

Førerrett i klasse D1E gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-10 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg.

§ 3-16 skal lyde:

§ 3-16. Førerrett i klasse AM

Førerrett i klasse AM gjelder for moped som definert i denne forskrift § 2-2.

I Norge kan føreretten i klasse AM være begrenset ved påføring av nasjonale koder. Kode 145 og kode 146 gjelder bare for føring av tohjuls moped. I tillegg gjelder kodene føring av tre- og firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) ikke over 150 kg. Kode 147 gjelder bare for føring av tre- eller firehjuls moped.

§ 4-1 skal lyde:

§ 4-1. Gyldighetstid for førerkort

Førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, B1, BE, M, S og T gis 10 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til §§ 4-2 til 4-5. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til den dato søker fyller 75 år. Har søker fylt 75 år, settes utløpsdato lik den datoen som er angitt i helseattesten. Førerkortet skal likevel ha varighet på maksimalt fem år dersom innehaveren har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika.

Førerkort i øvrige klasser gis 5 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til §§ 4-3 til 4-5. Før utstedelsen må søker fremlegge helseattest. Ved utstedelse av førerkort etter dette ledd, gis førerkortklasse etter første ledd samtidig ny gyldighetsperiode etter reglene i første ledd. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til den dato søker fyller 70 år. Har søker fylt 70 år, gis førerkortklassen gyldighet i ett år om gangen.

For asylsøker som dokumenterer lovlig opphold, gis førerkortet gyldighet for 4 år om gangen.

Ny § 4-6 skal lyde:

§ 4-6. Utfasing av eldre førerkort

Førerkort utstedt før 1. mars 1989, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2018. Førerkort utstedt i perioden 1. mars 1989 - 31. desember 1997, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2023. Førerkort utstedt i perioden 1. januar 1997 - 18. januar 2013, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2033.

Førerkort som ikke skiftes ut innen fastsatt frist, mister sin gyldighet.

§ 5-2 fjerde ledd skal lyde:

Førerkort utstedes bare til søker med fast bopel i Norge og som har oppholdt seg i minst 6 måneder i landet, eller kan dokumentere at oppholdet skal vare i mer enn 6 måneder. Ved innbytte og fornyelser gjelder ikke kravet om 6 måneders opphold i Norge. Førerkort kan også utstedes til en som kan dokumentere at vedkommende har studert minst 6 måneder i Norge. Førerkort kan, ved innbytte, utstedes til person som er registrert bosatt i Norge.

Ny overskrift i kapittel 6 skal lyde:

Kap. 6. Fornyelse av førerkort

Ny § 6-1 skal lyde:

§ 6-1. Fornyelse av førerkort

Førerkortet må fornyes før utløpsdato for at føreretten skal ha uavbrutt gyldighet. Saksbehandlingsreglene i kap. 5 gjelder. Det tas nytt bilde av søker hvis forrige bilde er 10 år eller eldre. Førerkortklassenes gyldighetsperiode beregnes etter reglene i § 4-1. Ved fornyelse av klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE må søker fremlegge helseattest. Det samme gjelder for andre førerkortklasser som er gitt kortere gyldighetstid pga. helsemessige forhold og ved fornyelse av førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, B1, BE, M, S og T når søker har fylt 75 år.

Har førerkort i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE utløpt for mer enn 1 år siden, må praktisk førerprøve bestås før fornyelse av klassen. Har søker flere førerkortklasser, er det tilstrekkelig at prøve bestås i den mest omfattende klassen. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE. Prøve i klasse B, C, C1, D, D1; eventuelt med tilhenger, anses å dekke klassene A, A2, A1, AM, S og T.

Har føreretten vært tilbakekalt eller inndratt av domstolene eller politiet, kan nytt førerkort utstedes når søker dokumenterer at vilkårene foreligger for gjennerverv av føreretten.

§ 8-1 skal lyde:

8-1. Førerkort fra annen EØS-stat

Førerkort som er utstedt i en annen EØS-stat, er gyldig her i landet i samsvar med sitt innhold.

”Midlertidig kørekort” og ”turistkørekort” utstedt i Danmark samt ”tilfälligt körkort” utstedt i Finland, gjelder også under midlertidig opphold her i landet.

§ 9-2 skal lyde:

§ 9-2. Førerkort utstedt i EØS-stat

Førerkort som er utstedt i en annen EØS-stat er gyldig her i landet i samsvar med sitt innhold til førerkortets gyldighetstid utløper.

Bestemmelsene i denne forskrift får anvendelse for slike førerkort, blant annet når det gjelder fornyelse, utvidelse, duplikat, helsebestemmelser, tap eller tilbakekall av førerett og beslag og inndragning av førerkort. Innehaver av utenlandsk førerkort som taper eller får tilbakekalt føreretten, eller som får førerkort inndratt, skal få utstedt nytt norsk førerkort i stedet for tilbakelevering av førerkortet.

For førerkort i klassene C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E som er utstedt med mer enn fem års gyldighet, aksepteres gyldighet i fem år etter at vedkommende fikk fast bopel i Norge med mindre førerkortets utløpsdato er tidligere eller annen gyldighet følger av § 14-5 ellefte ledd.

§ 10-1 første ledd skal lyde:

§ 10-1. Generelt om innbytte

Når *gyldig* utenlandsk førerkort byttes inn til norsk førerkort, gjelder de vanlige bestemmelsene i denne forskrift fullt ut med mindre annet fremgår av denne forskriften.

§ 10-3 første og annet ledd skal lyde:

§ 10-3. Innbytte av førerkort utstedt i annen EØS-stat

Førerkort *utstedt i annen EØS-stat*, kan byttes *direkte til* norsk førerkort i tilsvarende klasser når innehaveren er fast bosatt her i landet. *Retten til direkte innbytte gjelder ikke for førerkort som er innbyttet fra et tredjeland. Tilhører tredjelandet en av statene som er opplistet i § 10-2, kan innbytte gis etter nevnte paragraf.*

§ 8-1 første ledd gjelder tilsvarende.

I Vedlegg 4 – Førerkortkoder skal ny kode 96 lyde:

96 – Fører som oppfyller kravene for utvidet rett til trekking av tilhenger

II

I følgende bestemmelser skal uttrykkene ”klasse M” og ”M” endres til ”klasse AM” hhv. ”AM”: §§ 3-18, 4-4, 5-3, 10-1, 12-4 sjette ledd, Vedlegg 1 §§ 2 og 5, Vedlegg 5 §§ 1, 2 og 3, Vedlegg 6 §§ 1, 2, 3 og 11.

I følgende bestemmelser skal uttrykket ”A,A1” endres til ”A,A2,A1”: §§ 5-3 fjerde ledd, 8-3, 10-5, 14-2 sjette ledd og Vedlegg 1 §§ 2 og 5.

III

Endringene i I og II trer i kraft 19. januar 2013.

Kommentarer til endringene i førerkortforskriften

Til § 2-2. Kjøretøykategorier m.m.

Første ledd er uendret. Man bør merke seg at definisjonene i kjøretøyforskriften gjelder med mindre noe annet fremgår av førerkortforskriften.

I annet ledd siste del har man fjernet en rekke henvisninger som anses unødvendige. Dette er en sentral bestemmelse som sier at man alltid tar utgangspunkt i kjøretøyets vognkort for å finne hvilke førerkortregler som gjelder. Kontrollerer man en såkalt ATV, bør man først se i vognkortet om kjøretøyet er moped, tre- eller firehjuls motorsykkel, traktor eller bil.

I tredje ledd har vi tatt inn en ny definisjon av hva ”motorvogn” betyr i førerkortsammenheng. Traktor og motorredskap faller utenfor definisjonen, og ”motorvogn” er et samlebegrep for bil, motorsykkel og moped. Definisjonen er viktig for forståelsen av førerkortklassene i forskriftens kap. 3. Definisjonen av ”motorsykkel” er videreført, dvs. at vi snakker om en motorvogn med to hjul med eller uten sidevogn. Omtalen av tre- og firehjuls motorsykkel er fjernet. ”Trehjuls motorsykkel” har fått en egen definisjon som må sammenholdes med kjøretøyforskriften, mens begrepet ”firehjuls motorsykkel” finner man i kjøretøyforskriften.

I ”Mellomtung motorsykkel” er høyst effekt økt fra 25 til 35 kW og forholdet mellom effekt og egenvekt endret fra 0,16 til 0,2 kW/kg. I tillegg har man fått en begrensning for ”nedtrimmede” motorsykler. For ”Lett motorsykkel” har man tilføyet en ny begrensning hvor forholdet mellom effekt og egenvekt må være høyst 0,1 kW/kg.

Til § 3-1. Førerkortklasser – oversikt, minstealder

Den nye klasse AM for moped omfatter de samme kjøretøyene som dagens norske klasse M. Minstealderen er 16 år for tohjulingene og de minste tre- og firehjuls mopedene. Når egenvekten for tre- og firehjuls moped (herunder ”mopedbil”) er over 150 kg, er minstealder 18 år. Minstealderen for direkte erverv av klasse A er hevet fra 21 til 24 år. Tar man klasse A etappevis, blir minstealder 20 år forutsatt at man har 2 års kjøreeerfaring med klasse A2 (mellomtung motorsykkel) som selv har en minstealder på 18 år. Denne minstealderen for etappevis erverv er således hevet med 2 år sammenlignet med dagens regler. Minstealderen er dog 21 år i klasse A for føring av trehjuls motorsykkel med effekt over 15 kW.

Den alminnelige minstealder for lastebil (klasse C) og buss (klasse D) er hevet til 21 år hhv. 24 år. Imidlertid kan minstealderen senkes for personer som fullfører godkjent opplæring etter yrkessjåførforskriften.

Førerkortdirektivet tillater at medlemsstatene benytter nasjonale koder som begrenser føreretten i klasse AM. Denne muligheten benytter Norge seg av ved at vi viderefører skille mellom tohjulingene (kode 145/146) og tre- og firehjuls moped (kode 147). Rettslig antar vi at våre nasjonale koder vil gjelde også for nordmenns mopedkjøring i utlandet. Risikoen for straffeforfølgning i Norge for ulovlig mopedkjøring i utlandet, er antagelig ikke særlig påtrengende – men man kan ikke utelukke at norske forsikringselskap vil stille ubehagelige spørsmål hvis man har vært innblandet i en mopedulykke i utlandet med ”feil” gruppe moped.

Vi innfører ikke egen førerkortklasse B1 for firehjuls moped, men må da følgelig fortsatt kreve førerett i klasse B med en minstealder på 18 år. Klasse B1 nevnes i forskriften fordi vi

kan ikke utelukke innflytting av person fra annet EØS-land med slik førerkortklasse. Skulle man senere innføre klasse B1, er direktivets minstealder 16 år, men med adgang til å heve alderen til 18 år.

Femte ledd omhandler nasjonale førerkortklasser som ikke omfattes av direktivet. Klassene gir ingen førerrett i andre land med mindre dette avtales med førerkortmyndighetene i de aktuelle land. Klasse S videreføres med minstealder på 16 år, men 18 år når snøscooteren har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,2 kW/kg. Klasse T er den førerkortklassen som ble innført i 2004 og som omfatter kun traktor (og motorredskap) med konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t. Skal man kjøre såkalt høyhastighetstraktor, kreves det førerrett for personbil eller lastebil hvis føreretten er ervervet for første gang etter 1. januar 2005.

Til § 3-2. Førerrett i klasse A

Føreretten omfatter alle motorsykler med eller uten sidevogn, trehjuls motorsykel og moped. Føreretten for moped markeres med klasse AM uten nasjonale koder (det samme gjelder for klasse A2 og A1 og for bilførerkortklassene). For føring av firehjuls motorsykel kreves imidlertid klasse B. Førerrett for trehjuls motorsykel betinget tidligere klasse B1 eller B, men er nå flyttet over til førerkortklassene for motorsykel.

Til § 3-3. Førerrett i klasse A2

Dette er formelt sett en ny førerkortklasse for ”mellomtung motorsykel” som tidligere ble dekket av klasse A sammenholdt med innehavers alder og kjøree erfaring. Den nye definisjonen av klasse A2 er omtalt til § 2-2 ovenfor. Føreretten omfatter også trehjuls motorsykel med effekt på høyst 15 kW samt moped.

Til § 3-4. Førerrett i klasse A1

Definisjonen av klasse A1 har fått tilføyd en ny begrensning hvor forholdet mellom effekt og egenvekt skal være høyst 0,1 kW/kg. Føreretten omfatter også trehjuls motorsykel med effekt på høyst 15 kW samt moped.

Til § 3-5. Førerrett i klasse B

I dagens førerkortforskrift § 5-3 første ledd nr. 1 skal ”motorvogn” forstås som bil, traktor og motorredskap samtidig som ”motorvogn” uttrykkelig sies å ikke omfatte motorsykel, beltebil, beltemotorsykel og tohjuls moped. Formuleringene er ikke bare vanskelig tilgjengelig, men også i strid med førerkortdirektivet og tidligere førerkortforskrifter. Klasse B er en internasjonal førerkortklasse, og det kan lett skape misforståelser hvis innehaveren tror at vedkommende med klasse B kan kjøre traktor og motorredskap i andre EØS-land. Sammenholdt med § 2-2, betyr ”motorvogn (unntatt motorsykel og moped)” i ny § 3-5 det samme som ”bil” slik førerkortdirektivet legger opp til. Føreretten for traktor og motorredskap flyttes til § 3-5 annet ledd som omhandler nasjonale førerkortklasser. I dag blir klasse B også avgrenset med maksimumsvekt på høyst 3500 kg samt maksimum antall passasjerplasser. Nytt er det at antall sitteplasser (passasjerplasser) byttes ut med antall passasjer som kan transporteres i motorvognen i tillegg til fører. Samme endring gjøres for klassene C, C1, D og D1. Endringen har kanskje ikke så stor betydning i praksis da de fleste motorvogner godkjennes for transport av så mange passasjerer som motorvognene har sitteplasser til. Imidlertid er det motorvogner som blir godkjent med et bestemt antall

ståplasser i tillegg til sitteplassene. Følgelig kan man få oppleve at motorvogn som tidligere kunne føres med minibussførerkort, nå krever vanlig bussførerkort for sjåføren.

Forskriften § 3-5 første ledd nr. 2 tillater å trekke tilhenger med tillatt totalvekt høyst 750 kg med klasse B. Samme rett til å trekke tilhenger med tillatt totalvekt høyst 750 kg, gjelder også for klassene C, C1, D og D1. Generelt kan man si at bilførerkortklassene gir rett til å trekke tilhenger med tillatt totalvekt høyst 750 kg uten å måtte avlegge egen tilhengerprøve.

Etter forskriften § 3-5 første ledd nr. 3 kan man imidlertid med klasse B som eneste førerkortklasse, også trekke noen tilhengere med tillatt totalvekt over 750 kg uten å måtte avlegge tilhengerprøve. Vilkalet er at vogntogets samlede tillatte totalvekter ikke overskrider 3500 kg. Dette er en videreføring av dagens regler, men samtidig har man strøket kravet om at tilhengerens tillatte totalvekt ikke må overskride bilens egenvekt med fører (75 kg). Dette er ikke ment som noen lemping av adgangen til å trekke tilhenger. Kravet er strøket som unødvendig ved siden av de tekniske begrensninger som settes i bilens vognkort gjennom maksimalt tillatt hengervekt og vogntogvekt.

Forskriften § 3-5 første ledd nr. 4 åpner for at vogntoget kan øke den samlede tillatte totalvekt til 4250 kg. Forutsetningene er at fører må gjennomføre en opplæring på minst 7 timer eller avlegge egen tilhengerprøve, eventuelt begge deler. Når føreretten er oppnådd, markeres dette på førerkort med fellesskapskode 96 tilknyttet klasse B.

Klasse B gir generelt førerrett for firehjuls motorsykkel og for moped.

I Norge gir klasse B rett til å føre traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er høyst 3500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t. Har kjøretøyene større fartsressurser, kan tilhengerens tillatte totalvekt ikke overskride 750 kg. Klasse B dekker også beltebil med eller uten tilhenger, samt tilhenger til større firehjuls motorsykkel.

Til § 3-7. Førerrett i klasse C

Det sier seg selv at den som har klasse C, også har klasse B som er et vilkår for å kunne avlegge førerprøve for klasse C. Grunnen til at klasse B nevnes under klasse C, er at man skal slippe å gjenta de førerretter som B gir i tillegg til å føre personbil m.v. Det samme er gjort i klassene C1, D og D1.

Klasse C gir generelt rett til å føre traktor og motorredskap, men tilhengerens tillatte totalvekt må ikke overstige 750 kg hvis kjøretøyenes konstruktive hastighet overskrider 40 km/t. Denne begrensningen bortfaller hvis man utvider til klasse CE.

Til § 3-8 Førerrett i klasse C1

For person som har ervervet førerrett for første gang etter 2004, og som ikke har tatt klasse T, er det tilstrekkelig med klasse C1 hvis traktorens tillatte totalvekt er over 3500 kg, men høyst 7500 kg.

Til § 3-10. Førerrett i klasse D1

Man kan merke seg at motorvognens maksimumslengde er økt fra 7.5 til 8 meter. Dette kan medføre at det er tilstrekkelig med førerkort for minibuss hvor sjåføren tidligere måtte ha vanlig bussførerkort (klasse D).

Til § 3-11. Førerrett i klasse BE

Nytt her er det at tilhengerens tillatte totalvekt må være høyst 3500 kg. Har tilhengeren høyere tillatt totalvekt enn 3500 kg, men tilhengerens aktuelle totalvekt ligger innenfor bilens tillatte hengervekt, kreves det klasse C1E av føreren av vogntoget.

Etter annet ledd får man ved erverv av klasse BE samtidig rett til å føre traktor og motorredskap, begge med tillatt totalvekt ikke over 25.000 kg og med konstruktiv hastighet høyst 40 km/t. Vekt- og hastighetsbegrensningene ligger fast uansett hvor mye kjøreefaring innehaver får med traktor og motorredskap.

Til § 3-12. Førerrett i klasse CE

For person som tar førerkort for bil eller traktor for første gang etter 2004, er denne klassen nødvendig for generelt å kunne kjøre alle traktorer og motorredskap med eller uten tilhenger, med eller uten hastighetsbegrensninger.

Til § 3-13. Førerrett i klasse C1E

Vogntogets samlede tillatte totalvekt må ikke overskride 12.000 kg. Er tilhengeren semi-trailer eller annen påhengsvogn, kan man ved beregningen ikke benytte tilhengerens tillatte totalvekt, men må se på tilhengerens tillatte aksel/boggilast. Hvis man ikke tolker ordlyden "tillatt totalvekt" for påhenget innskrenkende, blir konsekvensen at stor del av samme last blir regnet med to ganger. Tidligere begrensning om at tilhengers tillatte totalvekt ikke må overstige bilens egenvekt med fører (75 kg), er fjernet som unødvendig.

Som påpekt tidligere, kan klasse C1E være nødvendig når man fører bil i klasse B dersom tilhengerens tillatte totalvekt overskrider 3500 kg.

Til § 3-15. Førerrett i klasse D1E

Man har fjernet tidligere begrensninger som var 12.000 kg for vogntoget og bilens egenvekt med fører (75 kg) som grense for tilhengerens tillatte totalvekt. De samme hensyn blir nå ivaretatt ved fastsettelse av minibussens tillatte hengervekt. Forbud mot persontransport på tilhengeren er tatt ut fordi slike regler eventuelt hører hjemme i forskrift om bruk av kjøretøy.

Til § 3-16. Førerrett i klasse AM

Klasse AM innebærer at vi får et internasjonalt førerkort for føring av moped. Klassen omfatter de samme kjøretøyene som hører under den norske førerkortklassen M. Direktivet tillater at medlemsstatene bruker nasjonale koder for å begrense føreretten innefor klassen, og vi forslår at kodene 145, 146 og 147 videreføres som nasjonale koder.

Etter direktivet får man klasse AM "gratis" når man tar førerkort for motorsykkel eller bil. Er førerkort for moped det første førerkortet, er det tilstrekkelig at medlemsstatene krever kun en

teoretisk førerprøve. Imidlertid kan statene om ønskelig innføre obligatorisk opplæring og eventuelt også kreve praktisk førerprøve.

For tiden foreligger det ingen konkrete planer om å endre den norske mopedopplæringen, og vår førerkortordning kan direkte tilpasses innføringen av klasse AM.

Til § 4-1. Gyldighetstid for førerkort

Overskriften er endret fra gyldighetstid for førerrett til førerkort da bestemmelsen sier når førerkortet blir ugyldig uten at føreretten blir ugyldig, men suspendert. Det er således snakk om innføring av administrativ gyldighet for førerkort. **Førerrett** er en ervervet rett til å føre nærmere angitt motorvogn, mens **førerkort** er selve det dokument hvor føreretten er angitt. Har man oppnådd fastsatt minstealder, har godkjent vandel og helse, gjennomført eventuell obligatorisk opplæring og bestått førerprøven, gis man i utgangspunktet førerrett for ubestemt tid. Imidlertid må man holde føreretten ved like ved å fornye førerkortet i tide, hvis ikke blir føreretten suspendert inntil nytt førerkort er ervervet. Svikter helsen eller andre vilkår for føreretten, eller førerkortet blir beslaglagt, suspenderes føreretten inntil vilkårene igjen er på plass. Man sier vanligvis at føreretten er tapt først når føreretten tilbakekalles eller inndras av domstolene eller politiet ved forelegg. Annullering av føreretten kan forekomme hvis føreretten er gitt under bristende forutsetning, f.eks. dokumentfalsk eller falsk forklaring.

Vegdirektoratet foreslår en gyldighetsperiode på 10 år for de lette førerkortklassene. Forslaget følger direktivets hovedregel, men direktivet åpner for at medlemsstatene kan ha en lengre gyldighetsperiode inntil 15 år. Vi foreslår imidlertid å følge hovedreglen da den best oppfyller hovedmålene bak administrativ gyldighetsperiode, nemlig at den raske teknologiske utviklingen tilsier en fortløpende revidering av førerkortenes sikkerhetslementer og rutinene for utstedelse av førerkort – samtidig vil en kortere gyldighetsperiode gi et fotografi av innehaveren som ligner bedre.

Etter fylte 65 år, settes utløpsdato til fylte 75 år. Ved fornyelse etter fylte 75 år, må søker fremlegge helseattest med 1, 2, 3, 4 eller 5 års gyldighet – og gyldighetsperioden i det nye førerkortet gis i tråd med helseattesten, jf. § 6-1. På bakgrunn av at folkehelsen er blitt bedre, har Helsedirektoratet gitt sin tilslutning til at alderen for den alminnelige helsekontrollen heves til 75 år.

Gyldighetsperioden for de tunge førerkortklasser (lastebil, buss) settes til 5 år. Her foreligger det ingen valgmuligheter etter direktivet. Ved utstedelsen av ”tunge” førerkort vil søker alltid ha minst førerkort i klasse B. Siden fornyelse av lette førerkortklasser er nærmest en kontorforretning, foreslår vi at søkers lette førerkortklasser gis en ny gyldighetsperiode på 10 år ved utstedelsen av førerkort i de tunge klasser.

Til § 4-6. Utfasing av eldre førerkort

Kort sagt skal de grønne og de eldste rosa førerkortene skiftes ut i løpet av 5 år frem til 2019. Deretter følger utfasing av resten av førerkort utstedt før 2013. Man kan ikke utelukke at tempoet i utfasing bli økt på et senere tidspunkt selv om den absolutte fristen etter direktivet er 19. januar 2033.

Førerkort som ikke blir skiftet ut innen fristen, mister sin gyldighet.

Til § 5-2. Utstedelse av førerkort

Tilføyelsen i fjerde ledd innebærer f.eks. at søker som fremlegger en seriøs arbeidskontrakt for en periode på over 6 måneder, kan få utstedet førerkort uten å ha oppholdt seg i Norge i minst 185 dager hvis vilkårene ellers foreligger. Begrepet "fast bopel" er definert i § 2-3. Vi har imidlertid ikke foretatt noen endringer i § 2-3 da vi mener at vi ikke endrer definisjonen, men foretar bare en fortolkning av begrepet som passer best inn i § 5-2. Fortolkningen har støtte i en uttalelse fra Kommisjonen i Brussel.

Til ny overskrift i kapittel 6

Overskriften lyder nå Fornyelse av **førerkort**, ikke av førerrett – jf. kommentarene til § 4-1.

Til § 6-1. Fornyelse av førerkort

Ved fornyelse av førerkort gjelder saksbehandlingsreglene i kapittel 5 og beregningen av gyldighetsperiodene gjøres etter § 4-1. Vi forslår at fotografiet av søker "gjelder" i 10 år. Dette betyr at ved utskifting eller utstedelse av førerkort i tunge klasser, bør man bruke fotografiet som er lagret i Statens vegvesen sitt bilde- og signaturregister.

Vi foreslår ikke noe krav om praktisk førerprøve hvis førerkort i lette klasser ikke fornyes innen en bestemt frist. Det må normalt være tilstrekkelig at søker utfyller søknadsskjema med egenerklæring om helsen selv om førerkortet er utløpt for flere år siden. Derimot har vi vurdert å foreslå at kravet om praktisk prøve ved forsinket fornyelse videreføres for de tunge førerkortklassene, men at respittperioden økes fra ett til tre år. Her er det snakk om de største kjøretøyene med høyt skadepotensial i trafikken hvor kjøreefaringen bør holdes ved like. Vi ber om høringsinstansenes kommentarer til økningen fra ett til tre år.

Til § 8-1. Førerkort fra en annen EØS-stat

Første ledd er forkortet og gjengir bare vår forpliktelse til gjensidig anerkjennelse av førerkort utstedt i andre EØS-land, jf. direktivet art. 2 nr. 1.

Tidligere annet ledd om internasjonale førerkort er strøket fordi vi her snakker bare om førerkort fra andre EØS-land.

Nåværende tredje ledd videreføres som ny annet ledd. Innholdet er at vi må akseptere midlertidige kjøretillatelse utstedt i andre nordiske land på samme måte som vår tillatelse godtas Danmark, Finland og Sverige.

Tidligere fjerde ledd om å oppfylle de norske alderskrav, er fjernet. Mens vi etter annet førerkortdirektiv må ta forbehold hvis vi ikke vil akseptere lavere minstealder enn hovedregelen i direktivet, sier tredje førerkortdirektiv at slik minstealder gjelder for kjøring bare på eget territorium. Briter og islendinger med klasse B i 17-års alderen, kan ikke kjøre i Norge uten at vi i forskriften uttrykkelig tillater det.

Til § 9-2. Førerkort utstedt i EØS-stat

Første ledd er forenklet og endret til å gjengi vår plikt til gjensidig anerkjennelse av EØS-førerkort på samme måte som i § 8-1 første ledd. Mens § 8-1 snakker om besøkskjøring, gjelder § 9-2 EØS-borgere som tar fast bopel her.

Til § 10-1. Generelt om innbytte

I første ledd er ordet ”gyldig” tilføyd for å markere at førerkortet skal være gyldig ved søknaden om innbytte. Regelen gjelder alt innbytte, ikke bare for EØS-førerkort.

Til § 10-3. Innbytte av førerkort utstedt i annen EØS-stat

Etter direktivet art. 11 nr. 6 behøver vi ikke ved innbytte akseptere EØS-førerkort som er byttet inn fra et tredjeland. Noen EØS-land gir innbytte av førerkort fra de fleste land i verden. For å hindre at tvilsomme førerkort blir norske via et EØS-førerkort, foreslår vi at slike førerkort ikke skal gis innbytte. Unntaket er hvis tredjelandet tilhører de stater som er opplistet i § 10-2, i så fall kan innbytte gis etter praktisk prøve på vanlig måte.

Henvisningen i § 10-3 annet ledd er bare ajourført.

Til vedlegg 4 – Førerkortkoder – kode 96

Kode 96 knyttes til ren klasse B, og gjelder person som kvalifiserer seg for å trekke tilhenger hvor vogntogets samlede tillatte totalvekt er 3501-4250 kg.

Forskrift om endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (implementering av 3. førerkortdirektiv)

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. mm 2010 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, § 26, § 27, § 28, §30 og § 43, jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196. EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24a (direktiv 2006/126/EF).

I

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. gjøres følgende endringer:

§ 9-9 skal lyde:

§ 9-9. Utvidelse fra klasse A1 til A2

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A2 på trinn 3 og 4.

Ny § 9-10 skal lyde:

§ 9-10. Utvidelse fra klasse A1 til A

Ved utvidelse fra klasse A1 til A skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A på trinn 3 og 4.

Ny § 9-11 skal lyde:

§ 9-11. Utvidelse fra klasse A2 til A

Ved utvidelse fra klasse A2 til A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs for utvidelse til klasse A.

Ny § 11-10 skal lyde:

§ 11-10. Utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96

Ved utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96 skal eleven ved avslutningen av trinn 2 og 3 gjennomføre obligatorisk veiledningstime i samsvar med § 7-5. I tillegg skal obligatoriske kurs i trinn 4 gjennomføres. Kursene i trinn 4 består av Sikkerhetskurs på veg (3 timer) og Sikring av last i klasse BE, T, D1E og DE (2 timer), jf. § 27-1.

Dokumentert obligatorisk opplæring gir førerrett klasse B kode 96.

Ny § 12-6 skal lyde:

§ 12-6. Utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE

Ved utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE gjennomføres praktisk prøve.

§ 29-8, tredje ledd skal lyde:

Hvis en person på grunn av funksjonshemming bare kan oppnå førerrett for kjøretøy av bestemt type eller med nærmere angitt hjelpeutstyr, skal prøven avlegges på slikt kjøretøy, forutsatt at regionvegkontoret finner det forsvarlig å benytte kjøretøyet under prøven, jf. § 4-8, første ledd.

II

Endringene trer i kraft 19. januar 2013.

Kommentarer til endringene i trafikkopplæringsforskriften

§ 9-9 Utvidelse fra klasse A1 til A2

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A2 på trinn 3 og 4.

Bestemmelsen angir kravet for utvidelse fra klasse A1 til A2. Bakgrunnen for endringen er innføring av ny førerkortklasse A2.

§ 9-10 Utvidelse fra klasse A1 til A

Ved utvidelse fra klasse A1 til A skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A på trinn 3 og 4.

Bestemmelsen er den samme som den opprinnelige § 9-9, men på grunn av kronologisk oppbygging av forskriften er den nå flyttet til § 9-10.

§ 9-11 Utvidelse fra klasse A2 til A

Ved utvidelse fra klasse A2 til A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs for utvidelse til klasse A.

Bestemmelsen angir krav for utvidelse fra ny klasse A2 til klasse A. Vegdirektoratet har valgt opplæring som det beste alternativet for utvidelse fra A2 til A.

§ 11-10. Utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96

Ved utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96 skal eleven ved avslutningen av trinn 2 og 3 gjennomføre obligatorisk veiledningstime i samsvar med § 7-5. I tillegg skal obligatoriske kurs i trinn 4 gjennomføres. Kursene i trinn 4 består av Sikkerhetskurs på veg (3 timer) og Sikring av last i klasse BE, T, D1E og DE (2 timer), jf. § 27-1.

Dokumentert obligatorisk opplæring gir førerrett klasse B kode 96.

Bakgrunnen for bestemmelsens første ledd er å vise hvilken obligatorisk opplæring som er foreslått innført og omfanget av de ulike delene.

Andre ledd omtaler hva som kreves for å oppnå førerrett klasse B kode 96.

§ 12-6. Utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE

Ved utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE gjennomføres praktisk prøve.

Klasse B kode 96 er ny, og bestemmelsen tydeliggjør kravene i forbindelse med en eventuell utvidelse fra klasse B kode 96 til fulle rettigheter i klasse BE.

§ 29-8, tredje ledd skal lyde:

Hvis en person på grunn av funksjonshemming bare kan oppnå førerrett for kjøretøy av bestemt type eller med nærmere angitt hjelpeutstyr, skal prøven avlegges på slikt kjøretøy, forutsatt at regionvegkontoret finner det forsvarlig å benytte kjøretøyet under prøven, jf. § 4-8, første ledd.

I bestemmelsen innføres krav om at praktisk førerprøve avlegges på slik spesialkjøretøy som en ønsker å oppnå førerrett for. Tidligere var ikke dette formulert som et krav, men i praksis innebærer ikke presiseringen noen endring da personen med funksjonshemming likevel måtte gjennomføre prøve på slik spesialkjøretøy.

VEDLEGG

Direktiv 2006/126/EF vedlegges i dansk utgave. Vegdirektoratet har i sitt arbeid også benyttet den engelske utgaven.

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/126/EF

af 20. december 2006

om kørekort (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

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

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

⁽¹⁾ EUT C 112 af 30.4.2004, s. 34.

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

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

(3) Medlemsstaterne har efter direktiv 91/439/EØF mulighed
for at fastsætte nationale bestemmelser om gyldighedspe-
rioden, og det betyder, at der samtidig gælder forskellige
regler i forskellige medlemsstater, og at der nu er over
110 forskellige gyldige kørekortmodeller i omløb i
medlemsstaterne. Det gør forholdene uigennemskuelige
for borgerne, ordensmagten og de administrationer, der
har ansvaret for at forvalte kørekortene, og det fører til
forfalskning af dokumenter, der kan være flere årtier
gamle.

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

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

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

(7) Ved at indføre en administrativ gyldighedsperiode for nye
kørekort opnår man i forbindelse med den periodiske
fornyelse dels at tage den nyeste teknik til bekæmpelse af
forfalskning i brug, dels at gennemføre lægeundersøgelser
eller andre foranstaltninger, som medlemsstaterne fore-
skrifter.

- (8) Af hensyn til færdselssikkerheden bør der fastsættes mindstekrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort skal harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.
- (9) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemskueligheden bør sådanne lægeundersøgelser tidsmæssigt falde sammen med kørekortfornyelsen, og deres hyppighed bør således være bestemt af kørekortets gyldighedsperiode.
- (10) Det er nødvendigt yderligere at skærpe princippet om gradvis adgang til at erhverve kørekort til de forskellige kategorier af tohjulede køretøjer og til de forskellige kategorier af køretøjer til person- eller godstransport.
- (11) Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere; medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold.
- (12) Definitionerne af kategorierne bør i højere grad afspejle de pågældende køretøjers tekniske egenskaber og de færdigheder, der er nødvendige for at føre køretøjerne.
- (13) Formålet med at indføre en kørekortkategori for knallerter er navnlig at øge færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.
- (14) Der bør vedtages særlige bestemmelser med henblik på at lette fysisk handicappedes adgang til at føre et køretøj.
- (15) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til færdselssikkerheden kunne anvende de nationale forskrifter for inddragelse, suspension, fornyelse og annullation af kørekortet for alle kørekortindehavere, som har deres sædvanlige bopæl på deres område.
- (16) Den kørekortmodel, der er fastlagt i direktiv 91/439/EØF, bør afløses af en enhedsmodel i form af et plastikkort. Denne kørekortmodel må samtidig tilpasses, fordi der indføres en ny kørekortkategori for knallerter og en ny kørekortkategori for motorcykler.
- (17) Indførelse af en valgfri mikrochip i den nye plastikkortmodel til kørekort skal give medlemsstaterne mulighed for at forbedre beskyttelsen mod forfalskninger yderligere. Medlemsstaterne bør have mulighed for også at anføre nationale data på chippen, når blot det ikke griber ind i almindeligt tilgængelige data. De tekniske krav til mikrochippen bør fastsættes af Kommissionen med bistand fra Kørekortudvalget.
- (18) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver.
- (19) Kommissionen bør kunne foretage en tilpasning af bilag I til VI til den videnskabelige og tekniske udvikling.
- (20) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (21) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastlægge de nødvendige kriterier for anvendelse af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

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

(22) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af deres omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

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

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Kørekortmodel

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Gensidig anerkendelse

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

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

Artikel 3

Forholdsregler mod forfalskning

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

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

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

Artikel 4

Kategorier, definitioner og alderskrav

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

2. Knallerter:

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

kategori AM:

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

- aldersgrænsen for kategori AM fastsættes til 16 år.

3. Motorcykler med eller uden sidevogn og trehjulede motorcykler:

- ved »motorcykel« forstås tohjulede køretøjer med eller uden sidevogn, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra b), i direktiv 2002/24/EF
- ved »trehjulet motorcykel« forstås et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra c), i direktiv 2002/24/EF

a) kategori A1:

- motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm³, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg
- trehjulede motorcykler med en maksimal effekt på 15 kW
- aldersgrænsen for kategori A1 fastsættes til 16 år

b) kategori A2:

- motorcykler med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte maksimale effekt
- aldersgrænsen for kategori A2 fastsættes til 18 år

c) kategori A:

i) motorcykler

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

ii) trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW

4. Biler:

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

- ved »land- og skovbrugstraktor« forstås ethvert motorkøretøj på hjul eller bælte, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport

a) kategori B1:

- quadricykler som defineret i artikel 1, stk. 3, litra b), i direktiv 2002/24/EF
- aldersgrænsen for kategori B1 fastsættes til 16 år
- kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, kræves der kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer

b) kategori B:

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

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

- en afsluttet uddannelse heri, eller

- en bestået prøve i færdigheder og adfærd.

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

S

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

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

Aldersgrænsen for kategori B fastsættes til 18 år

c) kategori BE:

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

— aldersgrænsen for kategori BE fastsættes til 18 år

d) kategori C1:

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

e) kategori C1E:

— med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C1 og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg

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

— aldersgrænsen for kategori C1 og C1E fastsættes til 18 år, jf. dog bestemmelserne om føreren af sådanne køretøjer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (*)

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

f) kategori C:

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

g) kategori CE:

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

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

h) kategori D1:

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

i) kategori D1E:

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

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

j) kategori D:

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

k) kategori DE:

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

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

Artikel 5

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

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

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

- a) for kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år
- b) for kategori B1 op til 18 år
- c) for kategori A1 op til 17 eller 18 år
 - såfremt der er to års forskel mellem aldersgrænsen for kategori A1 og aldersgrænsen for kategori A2, og
 - der kræves mindst to års erfaring med motorcykler i kategori A2, før der kan gives tilladelse til at føre motorcykler i kategori A, jf. artikel 4, stk. 3, litra c, nr. i)
- d) for kategori B og BE ned til 17 år.

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

- a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden
- b) køretøjer, der afprøves på vej i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.

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

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

Vilkår og begrænsninger

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

Artikel 6

Trinvis erhvervelse og ækvivalens mellem kategorier

1. For udstedelse af kørekort gælder følgende betingelser:
 - a) kørekort til kategori C1, C, D1 og D kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B
 - b) kørekort til kategori BE, C1E, CE, D1E og DE kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til henholdsvis kategori B, C1, C, D1 og D.
2. Gyldigheden af et kørekort fastsættes således:
 - a) kørekort til kategori C1E, CE, D1E eller DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af kategori BE
 - b) kørekort til kategori CE giver ret til at føre køretøjer af kategori DE, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D
 - c) kørekort til kategori CE og DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af henholdsvis kategori C1E og D1E
 - d) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM
 - e) kørekort til kategori A2 gælder også for kategori A1
 - f) kørekort til kategori A, B, C eller D giver ret til at føre henholdsvis kategori A1, A2, B1, C1 og D1.

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

- a) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW, forudsat at indehaveren af kategori B-kørekortet er fyldt 21 år
- b) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motorcykler af kategori A1.

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

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

- a) køretøjer af kategori D1 (med en tilladt totalmasse på ikke over 3 500 kg, heri ikke iberegnet specialiseret udstyr bestemt til transport af handicappede) for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at kørslen finder sted i socialt øjemed for en ikke-kommerciel organisation, og uden at føreren modtager vederlag herfor
- b) køretøjer med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at køretøjerne hovedsagelig anvendes stationært til instruktions- eller rekreativ formål, anvendes i socialt øjemed af en ikke-kommerciel organisation og er ændret således, at de ikke kan tjene til befordring af mere end ni personer eller til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige for det relevante formål.

Artikel 7

Udstedelse, gyldighedsperiode og fornyelse

1. Udstedelse af kørekort er betinget af:

- a) at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd samt en teoretisk prøve og opfylder de lægelige minimumskrav, jf. bilag II og III
- b) at ansøgere om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, til enhver tid er opfyldt, når der er tale om kørekort til kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, og
- b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.

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

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

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

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

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

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

5. a) Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort.
- b) En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis den konstaterer, at ansøgeren har et kørekort i forvejen.
- c) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger i medfør af litra b). De nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller udskiftning af et kørekort er at forhøre sig hos andre medlemsstater, når der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen.
- d) Med henblik på at lette den kontrol, der er omhandlet i litra b), benytter medlemsstaterne EU's kørekortnetværk, når det bliver operativt.

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

førerretten, hvis det konstateres, at kørekortet er udstedt, uden at kravene er opfyldt.

Artikel 8

Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

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

Artikel 9

Udvalg

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

Artikel 10

Køreprøvesagkyndige

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

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

Artikel 11

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

1. Når indehaveren af et gyldigt nationalt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan han anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, skal kontrollere, hvilken kategori det hidtidige kørekort er gyldigt til.
2. Med forbehold af overholdelsen af territorialprincippet i straffelove og -bestemmelser kan bopælsmedlemsstaten på indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, anvende sine nationale bestemmelser vedrørende begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten og om nødvendigt med henblik herpå ombytte dette kørekort.

3. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, tilbagesender det gamle kørekort til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, med oplysning om årsagen hertil.

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

Sædvanlig bopæl

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

Den sædvanlige bopæl for en person, hvis erhvervs-mæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det sted, hvortil den pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Sidst-

nævnte betingelse kræves ikke opfyldt, hvis personen opholder sig i en anden medlemsstat med henblik på at udføre et tidsbegrænset hverv. Optagelse på en undervisningsinstitution indebærer ikke en ændring af den sædvanlige bopæl.

Artikel 13

Ækvivalensregler for kørekort, der ikke følger EF-modellen

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

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

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

Artikel 14

Evaluerings

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

Artikel 15

Gensidig bistand

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

Artikel 16

Gennemførelse

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

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

3. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 17

Ophævelse

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

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

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

Artikel 18

Ikrafttræden

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

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

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2006

På Europa-Parlamentets vegne

J. BORRELL FONTELLES

Formand

På Rådets vegne

J. KORKEAOJA

Formand

BILAG I

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN TIL KØREKORT

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

Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

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

2. Kørekortets fysiske sikkerhed

Kørekortets fysiske sikkerhed trues af:

- fremstilling af falske kort: der fremstilles et nyt kort, der har stor lighed med dokumentet, enten ved at fremstille det fra bunden eller ved at kopiere originaldokumentet,
- materiel ændring: originaldokumentets egenskaber ændres, f.eks. ved at ændre nogle af de data, der er påtrykt dokumentet.

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

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

- selve kortet skal være optisk dødt,
- sikkerhedsbundtryk, der skal forhindre forfalskning ved scanning, printning eller kopiering, og som benytter regnbuetryk med flere sikkerhedsstrykfarver og positivt og negativt guilochetryk. Bundtrykket må ikke bestå af primærfarverne (cyan, magenta, gul og sort), det skal indeholde komplekse mønstre i mindst to specialfarver, og det skal indeholde mikroskrift,
- optisk variable elementer, der yder passende beskyttelse mod kopiering og manipulering af fotoet,
- lasrgraving,
- i det område, hvor fotoet er placeret, skal sikkerhedsbundtrykket og fotoet overlappe hinanden i det mindste i kanten (vigende mønster).

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

- trykfarver, hvor farven er afhængig af synsvinklen*,
- trykfarver, hvor farven er afhængig af temperaturen*,
- specifikt udformede hologrammer*,
- variable laserbilleder*,
- ultraviolet fluorescerende trykfarve, synlig og gennemsigtig,
- iriserende tryk,
- digitalt vandmærke i baggrunden,
- infrarøde eller fosforescerende pigmenter,
- taktile bogstaver, symboler eller mønstre*.

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

3. Kørekortet har to sider:

Side 1:

- a) betegnelsen »kørekort« trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog,
- b) angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit).

12

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

- B: Belgien
- CZ: Den Tjekkiske Republik
- DK: Danmark
- D: Tyskland
- EST: Estland
- GR: Grækenland
- E: Spanien
- F: Frankrig
- IRL: Irland
- I: Italien
- CY: Cypern
- LV: Letland
- LT: Litauen
- L: Luxembourg
- H: Ungarn
- M: Malta
- NL: Nederlandene
- A: Østrig
- PL: Polen
- P: Portugal
- SLO: Slovenien
- SK: Slovakiet
- FIN: Finland
- S: Sverige
- UK: Det Forenede Kongerige

d) kørekortets specifikke oplysninger, nummereret således:

1. indehaverens efternavn
2. indchaverens fornavn(e)
3. indchaverens fødselsdato og fødested
4. a) udstedelsesdato
 - b) udløbsdato eller, hvis kørekortets gyldighedsperiode ikke er begrænset i henhold til artikel 7, stk. 2, litra c), en streg
 - c) angivelse af den udstedende myndighed (kan trykkes på side 2)
 - d) foruden det nummer, der er anført i rubrik 5, et andet nummer til administrative formål (valgfrit)
5. kørekortnummer
6. foto af indehaveren
7. indehaverens underskrift
8. bopæl eller postadresse (valgfrit)
9. kategori(er) af køretøjer, som indchaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)

13

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

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort:

- f) farveangivelse:

— blå: Pantone Reflex Blue

— gul: Pantone Yellow.

Side 2:

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

Følgende koder anvendes:

— kode 01 til 99: harmoniserede EF-koder

FØRER (lægelige årsager)

01. Synskorrektion og/eller beskyttelse

01.01. Briller

01.02. Kontaktlinse(r)

01.03. Beskyttelsesbriller

01.04. Uigennemsigtig linse

01.05. Øjenklap

01.06. Briller eller kontaktlinser

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

KØRETØJSTILPASNINGER

- 10. Tilpasset gearkasse
 - 10.01. Manuelt gear
 - 10.02. Automatgear
 - 10.03. Elektronisk styret gear
 - 10.04. Tilpasset gearstang
 - 10.05. Begrænset antal gear
- 15. Tilpasset kobling
 - 15.01. Tilpasset koblingspedal
 - 15.02. Manuel kobling
 - 15.03. Automatisk kobling
 - 15.04. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig koblingspedal
- 20. Tilpasset bremsmekanisme
 - 20.01. Tilpasset bremsepedal
 - 20.02. Større bremsepedal
 - 20.03. Bremsepedal til venstre fod
 - 20.04. Bremsepedal til skosål
 - 20.05. Vippebremsepedal
 - 20.06. (Tilpasset) manuel driftsbremse
 - 20.07. Forstærket bremse — maksimal betjeningskraft
 - 20.08. Nødbremse indbygget i driftsbremse — maksimal betjeningskraft
 - 20.09. Tilpasset parkeringsbremse
 - 20.10. Elbetjent parkeringsbremse
 - 20.11. (Tilpasset) fodbetjent parkeringsbremse
 - 20.12. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig bremsepedal
 - 20.13. Knæbetjent bremse
 - 20.14. Elbetjent driftsbremse

25. Tilpasset speedermekanisme
- 25.01. Tilpasset speederpedal
 - 25.02. Speederpedal til skosål
 - 25.03. Vippespeederpedal
 - 25.04. Håndbetjent speeder
 - 25.05. Knæbetjent speeder
 - 25.06. Servospeederpedal/håndtag (elektronisk, pneumatisk osv.)
 - 25.07. Speederpedal til venstre for bremsepedal
 - 25.08. Speederpedal til venstre
 - 25.09. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig speederpedal
30. Tilpassede kombinerede bremse- og speedersystemer
- 30.01. Parallelle pedaler
 - 30.02. Pedaler i (eller næsten i) samme niveau
 - 30.03. Speeder og bremse med glideskinne
 - 30.04. Speeder og bremse med glideskinne og ortese
 - 30.05. Sammenklappelige/aftagelige speeder- og bremsepedaler
 - 30.06. Hævet gulv
 - 30.07. Afskærmning ved siden af bremsepedalen
 - 30.08. Afskærmning til protese ved siden af bremsepedalen
 - 30.09. Afskærmning foran speeder- og bremsepedalerne
 - 30.10. Hæl-/benstøtte
 - 30.11. Elbetjent speeder og bremse
35. Tilpassede betjeningsapparater
- (lyskontakter, vinduesvisker/-vasker, horn, retningsvisere osv.)
- 35.01. Betjeningsapparater kan betjenes uden negativ virkning på styring og håndtering af køretøjet
 - 35.02. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpestyr (knop, gaffelgreb osv.)
 - 35.03. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpestyr (knop, gaffelgreb osv.) med venstre hånd
 - 35.04. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpestyr (knop, gaffelgreb osv.) med højre hånd
 - 35.05. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpestyr (knop, gaffelgreb osv.) og det kombinerede speeder- og bremsesystem
40. Tilpasset styring
- 40.01. Standard servostyring
 - 40.02. Forstærket servostyring
 - 40.03. Styring med reservesystem
 - 40.04. Forlænget ratstamme
 - 40.05. Tilpasset rat (større og/eller tykkere rat, rat med mindre diameter osv.)
 - 40.06. Skråt rat
 - 40.07. Lodret rat
 - 40.08. Vandret rat
 - 40.09. Fodbetjent styring
 - 40.10. Alternativ tilpasset styring (joystick osv.)
 - 40.11. Ratknop
 - 40.12. Håndortese på rattet
 - 40.13. Med tenodisc-ortese

42. Tilpasset (-ede) førerspejl(e)
- 42.01. Udvendigt førerspejl i (venstre eller) højre side
 - 42.02. Udvendigt førerspejl på forskærmen
 - 42.03. Ekstra indvendigt førerspejl, som giver overblik over trafikken
 - 42.04. Indvendigt panoramaspejl
 - 42.05. Indvendigt førerspejl, som dækker den blinde vinkel
 - 42.06. Elbetjent(e) udvendigt (-ige) førerspejl(e)
43. Tilpasset førersæde
- 43.01. Førersæde med god udsynshøjde i normal afstand fra rat og pedaler
 - 43.02. Førersæde tilpasset kropsformen
 - 43.03. Førersæde med siddestøtte for øget siddestabilitet
 - 43.04. Førersæde med armlæn
 - 43.05. Forlænget førersæde på glideskinner
 - 43.06. Tilpasset sikkerhedssele
 - 43.07. H-type sikkerhedssele
44. Tilpasning af motorcykel (underkode skal anvendes)
- 44.01. Kombineret betjening af begge bremses
 - 44.02. (Tilpasset) håndbetjent forhjulsbremse
 - 44.03. (Tilpasset) fodbetjent baghjulsbremse
 - 44.04. (Tilpasset) speederhåndtag
 - 44.05. (Tilpasset) manuelt gear og manuelt kobling
 - 44.06. (Tilpasset (-ede)) førerspejl(e)
 - 44.07. (Tilpassede) betjeningsapparater (retningsvisere, bremselys, ...)
 - 44.08. Sædehøjde, som giver føreren mulighed for siddende at have begge fødder på jorden samtidig
45. Motorcykel kun med sidevogn
50. Begrænset til et bestemt køretøj/stelnummer (køretøjets identifikationsnummer — KIN)
51. Begrænset til et bestemt køretøj/registreringsnummer (køretøjets registreringsnummer — KRN)

FORVALTNING

70. Ombyttet kørekort nr. ... udstedt af... (for tredjelands EU/FN-mærke, f.eks. 70.0123456789.NL)
71. Duplikat af kørekort nr. ... (for tredjelands EU/FN-mærke, f.eks. 71.987654321.HR)
72. Begrænset til kategori A-køretøjer med slagvolumen på højst 125 cm³ og motoreffekt på højst 11 kW (A1)
73. Begrænset til kategori B-køretøjer, trehjulede motorcykler og quadricykler med motor (B1)
74. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1)
75. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1)

76. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7 500 kg (C1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt (C1E)
77. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt a) vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12 000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt, og b) påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring (D1E)
78. Begrænset til køretøjer med automatgear
79. Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af artikel 10, stk. 1, i direktiv 91/439/EØF:

90.01: til venstre

90.02: til højre

90.03: venstre

90.04: højre

90.05: hånd

90.06: fod

90.07: anvendelig

95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervs kvalifikationer i direktiv 2003/59/EF indtil ... [f.eks.: 95.01.01.2012]
96. Chauffør, der har afsluttet uddannelsen eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V.

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

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

13. Plads til, at værtsmedlemsstaten i forbindelse med anvendelsen af punkt 4, litra a), i dette bilag, eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn.
14. Plads til, at den udstedende medlemsstat eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører færdselssikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen.

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

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

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

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

18

4. Særlige bestemmelser

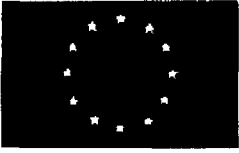
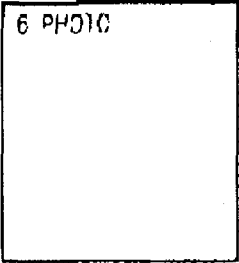
- a) Når indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med dette bilag, har sin sædvanlige bopæl i en anden medlemsstat, kan denne stat påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, under forudsætning af at den også anfører den slags angivelser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

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














19

EF-MODEL TIL KØREKORT

Side 1 KØREKORT (MEDLEMSSTAT)

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

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


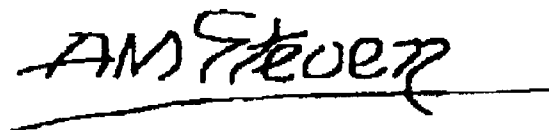
13.	9.	10.	11.	12.
(14) 1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance 4b. Date d'expiration 4c. Délivré par 4d. Numéro de permis 5. Catégorie 6. Adresse 7. Date de délivrance par catégorie 8. Date d'expiration par catégorie 9. Restrictions	A1 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	D1F 			
DE 				


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

EKSEMPEL PÅ KØREKORT EFTER EF-MODELLEN

BELGISK KØREKORT (til orientering)

20

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

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

BILAG II

I. MINDSTEKRAV TIL KØREPRØVER

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

- en prøve i kundskaber (teoretisk prøve), og derefter
- en prøve i færdigheder og adfærd (praktisk prøve).

I det følgende beskrives, hvordan prøverne skal gennemføres.

A. TEORETISK PRØVE

1. Form

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

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

2. Fælles indhold for alle køretøjskategorier

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

2.1.1. Færdselsreglerne:

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

2.1.2. Føreren:

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

2.1.3. Vejen:

- de vigtigste principper for sikkerhedsafstand mellem køretøjer, bremselængde og for køretøjets stabilitet under forskellige vejr- og vejforhold,
- risikomomenter ved kørslen i forbindelse med forskellige vejforhold, navnlig deres skiftet under forskellige vejforhold og på forskellige tider af døgnet,
- de forskellige vejtypers særlige kendetegn og de lovbestemmelser, der gælder for dem.

2.1.4. Andre trafikanter:

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

2.1.5. Almindelige regler, forskrifter og andet:

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

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

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

22

- 2.1.8. Køretøjets sikkerhedsudstyr, herunder navnlig brug af sikkerhedsseler, nakkestøtter og sikkerhedsudstyr til børn.
- 2.1.9. Regler for køretøjets benyttelse, som vedrører respekten for miljøet (korrekt anvendelse af lydsignalapparater, moderat brændstofforbrug, begrænsning af forurenende emissioner osv.).

3. Særlige bestemmelser for kategori A1, A2 og A

- 3.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:
- 3.1.1. Anvendelse af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrthjelm.
- 3.1.2. Motorcyklisters synlighed for andre trafikanter.
- 3.1.3. Risikofaktorer i forbindelse med forskellige vejforhold, som nævnt i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod glatte overflader som kloakdæksler, vejmarkeringer som f.eks. linjer, pile og sporvognsskiner.
- 3.1.4. Mekaniske forhold i forbindelse med færdselssikkerhed, som beskrevet i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod kontakt til motorstop, oliestand og kæde.

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

- 4.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:
- 4.1.1. Regler om køre- og hviletid som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport ⁽¹⁾ samt om anvendelse af kontrolapparat som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport ⁽²⁾.
- 4.1.2. Regler for den pågældende transporttype: varer eller passagerer.
- 4.1.3. Køretøjs- og transportdokumenter, som kræves ved national og international godskørsel og personbefordring.
- 4.1.4. Forholdsregler i forbindelse med ulykkestilfælde; viden om, hvad der skal gøres i tilfælde af en ulykke eller lignende, herunder nødhjælp som f.eks. evakuering af passagerer og grundlæggende kendskab til førstehjælp.
- 4.1.5. Forholdsregler ved afmontering og montering af hjul.
- 4.1.6. Bestemmelser vedrørende vægt og mål samt regler for hastighedsbegrænsere.
- 4.1.7. Begrænsninger af synsfeltet på grund af køretøjets udformning.
- 4.1.8. Evne til at læse vejkort og planlægge en rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).
- 4.1.9. Sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjets læsning: kontrol af lasten (placering og fastgørelse), problemer med forskellige typer last (f.eks. væsker, hængende last,...), læsning og aflæsning af varer samt anvendelse af læsseudstyr (kun kategori C, CE, C1 og C1E).
- 4.1.10. Førerens ansvar ved passagerbefordring, passagerernes komfort og sikkerhed, befordring af børn, nødvendige kontroller før kørslen; alle slags busser bør indgå i den teoretiske prøve (busser til offentlig transport, langtursbusser, busser med specialmål, ...) (kun kategori D, DE, D1 og D1E).
- 4.2. Obligatorisk kontrol af generel viden om følgende yderligere bestemmelser vedrørende kategori C, CE, D og DE:
- 4.2.1. Principperne for opbygning og funktion af forbrændingsmotorer, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske, sprinklervæske), brændstofsysteget, det elektriske system, tændingen, transmissionssystemet (kobling, gearkasse osv.).

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

⁽²⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 561/2006.

- 4.2.2. Smøring og frostsikring.
- 4.2.3. Principperne for opbygning, montering, korrekt anvendelse og vedligeholdelse af dæk.
- 4.2.4. Principperne for forskellige typer bremsesystemer og hastighedsbegrænsere, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse samt betjening af blokeringsfri bremsler.
- 4.2.5. Principperne for forskellige typer sammenkoblingssystemer, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse (kun kategori CE og DE).
- 4.2.6. Metode til fejlfinding ved driftsfejl.
- 4.2.7. Forebyggende vedligeholdelse af køretøjer og nødvendige løbende reparationer.
- 4.2.8. Førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods ifølge de aftalte betingelser (kun kategori C og CE).

B. PRAKTISK PRØVE

5. Køretøjet og dets udstyr

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

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

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

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

Kategori A1:

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

Kategori A2:

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

Kategori A:

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

Kategori B:

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

Kategori BE:

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

Kategori B1:

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

24

Kategori C:

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

Kategori CE:

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

Kategori C1:

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

Kategori C1E:

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

Kategori D:

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

Kategori DE:

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

Kategori D1:

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

Kategori D1E:

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

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

6. Praktisk prøve for kategori A1, A2 og A

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

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

- 6.1.1. Tilpasning af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrthjelm.
- 6.1.2. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af: dæk, bremses, styretøj, kontakt til motorstop (hvis muligt), kæde, olie-stand, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

6.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

- 6.2.1. Slå motorcyklens støtteben til og fra samt trække den bort uden brug af motor ved at gå ved siden af køretøjet.
- 6.2.2. Parkere motorcyklen ved at anbringe den på støttebenet.
- 6.2.3. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved lav hastighed, herunder en slalommanøvre; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af kobling og bremse, balance, orienteringsevne, placering på motorcyklen og føddernes placering på fodhvilerne.
- 6.2.4. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved højere hastighed; heraf skal en manøvre udføres i 2. eller 3. gear ved en hastighed på mindst 30 km/t, og en manøvre med henblik på at undvige en forhindring skal udføres ved en hastighed på mindst 50 km/t; disse manøvrer sigter på at efterprøve placering på motorcyklen, orienteringsevne, balance, styreteknik og gearskift.
- 6.2.5. Bremsning: der skal gennemføres mindst to bremsemanøvrer, herunder en nødbremsning ved en hastighed på mindst 50 km/t; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af for- og baghjulsbremse, orienteringsevne og placering på motorcyklen.

De særlige manøvrer, som er nævnt i punkt 6.2.3-6.2.5, skal være indført senest fem år efter ikrafttrædelsen af direktiv 2000/56/EF.

6.3. Adfærd i trafikken

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

- 6.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 6.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 6.3.3. Køre rundt om hjørner.
- 6.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 6.3.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 6.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes); tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.
- 6.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.
- 6.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbancoverskæringer; sporvogns-/busstop; fodgængerovergange; op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.
- 6.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

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

7. Praktisk prøve for kategori B, B1 og BE

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

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

- 7.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.
- 7.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.
- 7.1.3. Kontrol af dørenes lukning.
- 7.1.4. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af dæk, styretøj, bremsesystem, væsker (f.eks. motorolie, kølevæske, sprinklervæske), lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.
- 7.1.5. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori BE).
- 7.1.6. Kontrol af koblingsmekanismen, bremsesystem og elektriske forbindelser (kun kategori BE).

7.2. Kategori B og B1: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

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

- 7.2.1. Bakke ligeud eller bakke højre eller venstre rundt om et hjørne og samtidig forblive i den rigtige vognbane.
- 7.2.2. Foretage vending ved at bakke og køre frem.
- 7.2.3. Parkere køretøjet og forlade en parkeringsplads (parallel, skrå eller vinkelret ved at bakke eller køre frem, såvel på jævn som på stigende og faldende vej).
- 7.2.4. Foretage præcis opbremsning; en hård nødbremsning er dog ikke obligatorisk.

7.3. Kategori BE: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

- 7.3.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængskøretøj; i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængsvognen stå side om side (dvs. ikke på en linje).
- 7.3.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius det overlades til medlemsstaterne at fastsætte.
- 7.3.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/af læsning.

7.4. Adfærd i trafikken

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

- 7.4.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 7.4.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 7.4.3. Køre rundt om hjørner.
- 7.4.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 7.4.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 7.4.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationsspor; frakørsel i decelerationsspor.
- 7.4.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.
- 7.4.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns-/busstop, fodgængerovergange, op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.
- 7.4.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

8. Praktisk prøve for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E**8.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden**

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

- 8.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.
- 8.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.
- 8.1.3. Vilkårlig kontrol af dæk, styrerøj, bremses, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.
- 8.1.4. Kontrol af servobremse og servostyring; kontrollere tilstanden af hjul, hjulbolte, stænkklapper, forrude, vinduer og vinduesviskere, væsker (f.eks. motorolie, kølevæske og sprinklervæske); kontrollere og anvende instrumentbræt, herunder fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.
- 8.1.5. Kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og hjulophæng.
- 8.1.6. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, (eventuel) læssemekanisme, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori C, CE, C1 og C1E).
- 8.1.7. Kontrol af koblingsmekanismen, bremses og elektriske forbindelser (kun kategori CE, C1E, DE og D1E).
- 8.1.8. Være i stand til at tage særlige forholdsregler i forbindelse med køretøjets sikkerhed; kontrol af vognkassen, døre, nødudgange, førstehjælpsudstyr, brandslukningsudstyr og andet sikkerhedsudstyr (kun kategori D, DE, D1 og D1E).
- 8.1.9. Læse et vejkort og planlægge en rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).

8.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

- 8.2.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængsvogn eller sættevogn (kun kategori CE, C1E, DE og D1E); i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængskøretøjet stå side om side (dvs. ikke på en linje).
- 8.2.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne.
- 8.2.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflysning ved en læsserampe, platform eller lignende (kun kategori C, CE, C1 og C1E).
- 8.2.4. Parkere for at lade passagerer stige sikkert på og af bussen (kun kategori D, DE, D1 og D1E).

8.3. Adfærd i trafikken

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

- 8.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 8.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 8.3.3. Køre rundt om hjørner.
- 8.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 8.3.5. Retningskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 8.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.
- 8.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.

28

- 8.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbanoverskæringer, sporvogns-/busstop, fodgængerovergange, op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.
- 8.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

9. Bedømmelse af den praktiske prøve

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

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

- 9.2. Ved bedømmelsen bør de prøvesagkyndige være særligt opmærksomme på, om en ansøger udviser en defensiv og social kørselsadfærd. Det giver et indtryk af den generelle kørestil, og den prøvesagkyndige bør tage dette med i betragtningerne ved den samlede bedømmelse af ansøgeren. Kriterierne omfatter tilpasset og resolut (men sikker) kørsel, som tager hensyn til vej- og vejrforhold, anden trafik, andre trafikanters interesser (især de mest udsatte) samt forudseenhed.
- 9.3. Den prøvesagkyndige bedømmer endvidere ansøgeren på følgende punkter:
- 9.3.1. Beherskelse af køretøjet, herunder rigtig anvendelse af sikkerhedssele, førerspejle, nakkestøtte og sæde; rigtig anvendelse af lygter og andet udstyr; rigtig betjening af kobling, gear, speeder, bremsesystem (herunder tredje bremsesystem, hvis det findes) og styretøj; beherskelse af køretøjet under forskellige forhold og ved forskellige hastigheder; stabil placering på vejbanen; køretøjets vægt, dimensioner og egenskaber; lastens vægt og art (kun kategori BE, C, CE, C1, C1E, DE og D1E); passagerers komfort (kun kategori D, DE, D1 og D1E) (ingen hurtig acceleration, jævn kørsel og ingen hårde opbremsninger).
- 9.3.2. Økonomisk og miljøvenlig kørsel under hensyntagen til omdrejningstallet, gearskift, bremsning og acceleration (kun kategori BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E).
- 9.3.3. Orienteringsevne: i alle retninger, rigtig anvendelse af spejle samt orientering på langt, mellemlangt og nært hold.
- 9.3.4. Forkørselsret/vigepligt: forkørselsret i kryds og ved forgreninger, vigepligt i andre situationer (f.eks. ved retningskift, vognbaneskift, særlige manøvrer).
- 9.3.5. Korrekt placering på vejen: rigtig placering på vejen, i vognbaner, i rundkørsler, ved kørsel rundt om hjørner, passende til et køretøjs type og køreegenskaber, rettidigt positionsskift.
- 9.3.6. Afstand: holde passende afstand til forankørende og til siden, holde passende afstand fra andre trafikanter.
- 9.3.7. Hastighed: ingen overskridelse af hastighedsgrænserne, tilpasse farten til vejr- og trafikforhold og i givet fald til nationale hastighedsgrænser, kørsel med en hastighed, som muliggør opbremsning inden for et synligt og frit stykke af vejen, tilpasse hastigheden til tilsvarende trafikanters generelle hastighed.
- 9.3.8. Lyssignaler, færdselstavler og andre forhold: korrekt adfærd ved lyssignaler, adlyde anvisninger fra personer, som dirigerer færdslen, korrekt adfærd ved færdselstavler (forbud eller påbud), tage passende forholdsregler ved vejafmærkninger.
- 9.3.9. Tegngivning: give tegn, hvor nødvendigt, på en korrekt og rettidig måde, korrekt angivelse af retning, tage passende forholdsregler ved tegngivning fra andre trafikanter.
- 9.3.10. Bremsning og stop: rettidig deceleration, bremsning og stop efter omstændighederne, forudseenhed, anvendelse af de forskellige bremsesystemer (kun kategori C, CE, D og DE); anvendelse af andre fartbegrænsende systemer end bremsere (kun for kategori C, CE, D og DE).

10. Prøvens varighed

Både prøvens varighed og den afstand, som tilbagelægges, skal være tilstrækkelige til, at de i punkt B i dette bilag foreskrevne færdigheder og adfærdsformer kan bedømmes. Den kørselstid, der afsættes til den praktiske prøve, må under ingen omstændigheder være under 25 minutter for kategori A, A1, A2, B, B1 og BE og 45 minutter for de øvrige kategorier. Perioden omfatter ikke modtagelse af ansøgeren, forberedelse af køretøjet, teknisk kontrol af køretøjet for så vidt angår færdselssikkerhed, særlige manøvrer eller meddelelse om resultatet af den praktiske prøve.

11. Hvor finder prøven sted?

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

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

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

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

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

BILAG III

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

DEFINITIONER

1. I dette bilag inddeles førerne i to grupper:
 - 1.1. Gruppe 1:
førere af køretøjer i kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE.
 - 1.2. Gruppe 2:
førere af køretøjer i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.
 - 1.3. Det kan fastsættes i den nationale lovgivning, at dette bilags bestemmelser for førere i gruppe 2 gælder for førere af køretøjer i kategori B, der anvender deres kørekort i erhvervmæssigt øjemed (førere af hyrevogne, ambulancer mv.).
2. Herefter klassificeres enhver, der anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort, i den gruppe, som vedkommende kommer til at tilhøre, når kørekortet er udstedt eller fornyet.

LÆGEUNDERSØGELSER

3. Gruppe 1
Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse, hvis det i forbindelse med de formaliteter, der kræves gennemført, eller under de prøver, de skal aflægge, inden de erhverver kørekort, viser sig, at deres evne til at føre motorkøretøj er nedsat af en af de grunde, der er omhandlet i dette bilag.
4. Gruppe 2
Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse inden udstedelsen af deres første kørekort, og førerne skal derefter ved hver fornyelse af kørekortet undersøges i overensstemmelse med den gældende nationale ordning i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl.
5. Medlemsstaterne kan opstille strengere standarder end foreskrevet i dette bilag for udstedelse og fornyelse af kørekort.

SYNET

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

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

Gruppe 1

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

Gruppe 2

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

HØRELSEN

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

BEVÆGELSESHÆMMEDE

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

Gruppe 1

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

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

Gruppe 2

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

HJERTE- OG KARSYGDOMME

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

Gruppe 1

- 9.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere, der lider af alvorlige forstyrrelser i hjerterytmen.
- 9.2. Kørekort kan, på grundlag af en lægeklæring, udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der anvender pacemaker, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.
- 9.3. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere og førere, der lider af blodtryksforstyrrelser, kan ske efter vurdering af de øvrige resultater af en undersøgelse, eventuelle tilknyttede komplikationer og den risiko, disse udgør for færdselssikkerheden.
- 9.4. Generelt må kørekort hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af angina pectoris, når de er i hvile eller ved sindsbevægelse. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere og førere, der har haft hjerteinfarkt, kan kun finde sted på grundlag af en lægeklæring og eventuelt med krav om regelmæssig lægekontrol.

Gruppe 2

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

SUKKERSYGE

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

Gruppe 2

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

NERVESYGDOMME

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

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

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

Gruppe 1

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

Gruppe 2

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

MENTALE FORSTYRRELSER

Gruppe 1

- 13.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere:

- der lider af alvorlige mentale forstyrrelser, medfødte eller erhvervet ved sygdomme, traumatiske lidelser eller neurokirurgiske indgreb,
- der er alvorligt mentalt retarderede,
- der lider af alvorlig alderdomssvækkelse, en alvorligt svækket dømmekraft, adfærd eller tilpasningsevne, der er knyttet til personligheden,

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

Gruppe 2

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

ALKOHOL

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

Gruppe 1

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

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

Gruppe 2

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

NARKOTIKA OG LÆGEMIDLER

15. Misbrug

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

Regelmæssig indtagelse

Gruppe 1

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

Gruppe 2

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

NYRESYGDOMME

Gruppe 1

- 16.1. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes til og fornyes for ansøgere og førere, der lider af alvorlig nyreinsufficiens, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

Gruppe 2

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

FORSKELLIGE BESTEMMELSER

Gruppe 1

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

Gruppe 2

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

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

34

BILAG IV

MINDSTEKRAV TIL PERSONER, DER GENNEMFØRER PRAKTISKE KØREPRØVER

1. **Kompetencer, der kræves af køreprøvesagkyndige**
 - 1.1. En person, der er godkendt til at foretage en praktisk vurdering i et motorkøretøj af en ansøgers køreevner, skal have viden, færdigheder og forståelse inden for de emner, der er anført i punkt 1.2-1.6.
 - 1.2. Den køreprøvesagkyndiges kompetencer skal være relevante for vurdering af en ansøgers kørsel ved en køreprøve i den valgte kørekortkategori.
 - 1.3. Viden om og forståelse af kørsel og vurdering:
 - teori om adfærd i trafikken,
 - opfattelse af farer og undvigelse af ulykker,
 - det pensum, der ligger til grund for køreprøvestandarder,
 - kravene ved køreprøven,
 - den relevante del af færdselslovgivningen, herunder relevant EU-lovgivning og national lovgivning samt forklarende retningslinjer,
 - vurderingsteori og -teknikker,
 - defensiv kørsel.
 - 1.4. Vurderingssevner:
 - evne til præcist at iagttage, overvåge og evaluere ansøgerens samlede præstation, navnlig:
 - korrekt og fuldstændig erkendelse af faresituationer,
 - præcis afgørelse af årsagen til og de sandsynlige følger af sådanne situationer,
 - opnåelse af kompetence og erkendelse af fejl,
 - ensartet og konsekvent vurdering,
 - hurtig tilegnelse af informationer og uddragning af de centrale elementer,
 - forudseenhed, identifikation af potentielle problemer og udvikling af løsningsstrategier,
 - hurtig og konstruktiv feedback.
 - 1.5. Personlige køreevner:
 - En person, der er godkendt til at gennemføre en praktisk prøve i forbindelse med en kategori af kørekort, skal kunne føre den pågældende type motorkøretøj på et konstant højt kørselsniveau.
 - 1.6. Højt serviceniveau:
 - fastlægge og meddele, hvad ansøgeren kan forvente under prøven,
 - meddele sig tydeligt og vælge indhold, stil og sprogbrug afhængig af publikum og situation samt svare på spørgsmål fra ansøgerne,
 - sørge for tydelig feedback om prøveresultatet,
 - behandle ansøgere med respekt og uden forskelsbehandling.
 - 1.7. Viden om køretøjsteknik og -fysik
 - viden om køretøjsteknik, som f.eks. styretøj, dæk, bremses og lys, navnlig i forbindelse med motorcykler og tunge køretøjer,
 - lastesikkerhed,
 - viden om køretøjsfysik, som f.eks. hastighed, friktion, dynamik, energi.
 - 1.8. Brændstofbesparende og miljøvenlig kørsel

2. Generelle betingelser

2.1. Køreprøvsagkyndige for kategori B:

- a) skal have haft kørekort til kategori B i mindst tre år,
- b) skal være fyldt 23 år,
- c) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,
- d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3 som defineret i Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer (¹),
- e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

2.2. Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier:

- a) skal have kørekort til den pågældende kategori eller have erhvervet tilsvarende viden gennem en relevant erhvervsuddannelse,
- b) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,
- c) skal have været køreprøvesagkyndig for kategori B og udøvet dette hverv i mindst tre år; kravet om treårsperioden kan opgives, hvis den prøvsagkyndige godtgør, at han har:
 - mindst fem års erfaring med kørsel i den pågældende kategori eller
 - en teoretisk og praktisk vurdering af kørevner på et højere niveau end krævet for at opnå kørekort, således at dette krav bliver unødvendigt.
- d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3, som defineret i beslutning 85/368/EØF,
- e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

2.3. Ækvivalens

- 2.3.1. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori AM, A1, A2 og A efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.
- 2.3.2. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori C1, C, D1 og D efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.
- 2.3.3. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori BE, C1E, CE, D1E og DE efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

3. Grunduddannelse

3.1. Oplæring

- 3.1.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende på tilfredsstillende måde have afsluttet et uddannelsesprogram, som medlemsstaterne kan fastlægge med henblik på erhvervelse af de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1.
- 3.1.2. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige uddannelsesprogrammer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

(¹) EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

36

3.2. Eksaminer

- 3.2.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende demonstrere tilfredsstillende viden, forståelse, færdigheder og evner inden for de emner, der er anført i punkt 1.
- 3.2.2. Medlemsstaterne afholder eksaminer, hvor det på pædagogisk passende måde vurderes, om en person har de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1, navnlig punkt 1.4. Eksamensforløbet skal omfatte både en teoretisk og en praktisk del. Der kan anvendes computerbaseret vurdering, hvis det er hensigtsmæssigt. De nærmere enkeltheder vedrørende arten og varigheden af prøver og vurderinger som led i eksaminationen fastlægges af de enkelte medlemsstater.
- 3.2.3. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige eksaminer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

4. Kvalitetssikring og efteruddannelse

4.1. Kvalitetssikring

- 4.1.1. Medlemsstaterne indfører kvalitetssikringsordninger for at opretholde de køreprøvesagkyndiges standard.
- 4.1.2. Kvalitetssikringsordningerne skal omfatte tilsyn med de køreprøvesagkyndige i forbindelse med udførelsen af deres arbejde, efteruddannelse, fornyede godkendelse og løbende faglige udvikling samt regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, de har gennemført.
- 4.1.3. Medlemsstaterne sørger for, at alle køreprøvesagkyndige underkastes et årligt tilsyn under anvendelse af de kvalitetssikringsordninger, der er nævnt i punkt 4.1.2. Desuden sørger medlemsstaterne for, at alle køreprøvesagkyndige en gang hvert femte år observeres, mens de gennemfører køreprøver, i en periode på sammenlagt mindst en halv dag, således at det er muligt at observere flere køreprøver. Hvis der er grund til påtale, skal der tages initiativ til at rette op på forholdet. Den person, der foretager tilsynet, skal være godkendt hertil af medlemsstaten.
- 4.1.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder tilsynskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori.
- 4.1.5. Arbejdet med køreprøver overvåges og tilses af et organ, der er godkendt af medlemsstaten, for at sikre en korrekt og konsekvent vurdering.

4.2. Efteruddannelse

- 4.2.1. Medlemsstaterne sørger for, at de køreprøvesagkyndige for at bevare deres godkendelse, og uanset hvor mange kategorier de er godkendt til:
- som et minimum gennemfører en regelmæssig efteruddannelse af i alt fire dages varighed for hver toårsperiode for at:
 - vedligeholde og genopfriske den nødvendige viden og de nødvendige færdigheder i at afholde prøver,
 - udvikle nye kompetencer, der har fået væsentlig betydning for udøvelsen af deres erhverv,
 - sikre, at den køreprøvesagkyndige fortsat gennemfører prøver på en retfærdig og ensartet måde,
 - som et minimum gennemfører en efteruddannelse af i alt mindst fem dages varighed for hver femårsperiode for at:
 - udvikle og vedligeholde de nødvendige praktiske kørefærdigheder.
- 4.2.2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at de køreprøvesagkyndige, som ifølge den gældende kvalitetssikringsordning har udvist alvorlige mangler, omgående modtager særlig efteruddannelse.
- 4.2.3. Efteruddannelsen kan foregå som briefing, klasseundervisning, konventionel eller cdb-baseret læring, og den kan gennemføres individuelt eller på gruppebasis. Den kan omfatte fornyet godkendelse af standarder, hvis medlemsstaterne finder det hensigtsmæssigt.

37

- 4.2.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder efteruddannelseskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori, hvis betingelsen i punkt 4.2.5 er opfyldt.
- 4.2.5. Hvis en køreprøvesagkyndig i løbet af en periode på 24 måneder ikke har gennemført prøver for en bestemt kategori, foretager han en passende fornyet vurdering, inden han får tilladelse til at gennemføre køreprøver for den pågældende kategori. Denne fornyede vurdering kan foretages som led i kravet i punkt 4.2.1.

5. Erhvervede rettigheder

- 5.1. Medlemsstaterne kan tillade, at personer, der umiddelbart inden disse bestemmelser ikrafttræden havde tilladelse til at gennemføre køreprøver, fortsætter hermed, uanset at de ikke er godkendt i henhold til de generelle betingelser i punkt 2 eller grunduddannelsesforløbet i punkt 3.
- 5.2. Disse køreprøvesagkyndige er imidlertid omfattet af de regelmæssige tilsyn og kvalitetssikringsordninger, der er omhandlet i punkt 4.

BILAG V

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

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:
 - godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d), eller,
 - afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d).
- 2.1 Varigheden af føreruddannelsen
 - mindst 7 timer.
3. Indholdet af føreruddannelsen

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

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

En praktisk komponent, der omfatter følgende øvelser: acceleration, deceleration, vendemanøvrer, bremsning, bremse-længde, vognbaneskift, bremsning/undvigemanøvre, udsving med påhængskøretøj, sammen- og frakobling af motor-køretøj og påhængskøretøj, parkering:

 - alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej.
 - sammenkoblede køretøjer, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.
4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd

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

BILAG VI

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

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:
 - godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), eller
 - afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c).
 2. Varigheden af føreruddannelsen
 - mindst 7 timer.
 3. Indholdet af føreruddannelsen
 - Føreruddannelsen skal dække alle de aspekter, der er omfattet af punkt 6 i bilag II.
 - Alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej.
 - Motorcykler, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.
 4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd
- Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er omhandlet i punkt 3 i dette bilag.

BILAG VII

Del A

OPHÆVET DIREKTIV MED ÆNDRINGER

(jf. artikel 17)

Rådets direktiv 91/439/EØF ⁽¹⁾	EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1
Rådets direktiv 94/72/EF	EFT L 337 af 24.12.1994, s. 86
Rådets direktiv 96/47/EF	EFT L 235 af 17.9.1996, s. 1
Rådets direktiv 97/26/EF	EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41
Kommissionen direktiv 2000/56/EF	EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF, kun artikel 10, stk. 2	EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003, kun bilag II, punkt 24	EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1

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

Del B

LISTE OVER FRISTER FOR GENNEMFØRELSE I NATIONAL RET OG ANVENDELSE

(jf. artikel 17)

Direktiv	Gennemførelsesfrist	Anvendelsesdato
Direktiv 91/439/EØF	1. juli 1994	1. juli 1996
Direktiv 94/72/EF	—	1. januar 1995
Beslutning 96/427/EF	—	16. juli 1996
Direktiv 96/47/EF	1. juli 1996	1. juli 1996
Direktiv 97/26/EF	1. januar 1998	1. januar 1998
Direktiv 2000/56/EF	30. september 2003	30. september 2003, 30. september 2008 (bilag II, punkt 6.2.5) og 30. september 2013 (bilag II punkt 5.2)
Direktiv 2003/59/EF	10. september 2006	10. september 2008 (personbefordring) og 10. september 2009 (godstransport)

49

BILAG VIII

SAMMENLIGNINGSTABEL

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

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

43

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



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
E-post: firmapost@vegvesen.no

ISSN