

**UDENRIGSMINISTERIET**

1120

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

20. juli 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort (omarbejdet udgave) (KOM (2003) 621 endelig).

*Bendt Bendtsen*



# Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdselskontoret  
Sagsnr.: 2003-84-0277  
Dok.: FRM20253

## GRUNDNOTAT

om

### **Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort (omarbejdet udgave) (KOM (2003) 621 endelig)**

#### **Resumé:**

*Kommissionen fremsatte den 5. december 2003 et forslag om at ophæve det eksisterende direktiv om kørekort og erstatte dette med et nyt direktiv herom. Baggrunden for forslaget fremsættelse er ønsket om at reducere mulighederne for forfalskning af kørekort og at øge den frie bevægelighed for borgerne. Direktivet sigter ligeledes mod at øge færdselssikkerheden.*

#### **1. Baggrund**

Den 5. december 2003 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv om kørekort (**KOM (2003) 621 endelig**), som skal erstatte det eksisterende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort (2. kørekortdirektiv).

Med det gældende kørekortdirektiv (2. kørekortdirektiv) blev princippet om gensidig anerkendelse af kørekort indført for at øge den fri bevægelighed for borgerne i EU. Imidlertid begrænses dette princip af, at det er muligt at anvende nationale bestemmelser om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol vedrørende kørekort udstedt i andre medlemsstater, idet der er store forskelle i gyldighedsperioderne af kørekort samt hyppigheden af lægekontrol i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår på denne baggrund, at reglerne om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol harmoniseres. Herved fjernes de sidste hindringer for borgernes fri bevægelighed i forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort.

Kommissionen foreslår, at harmoniseringen af kørekorts gyldighedsperiode sker ved, at alle kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighedsperiode. Da nyudstedte kørekort således skal fornys jævnlige, vil det øge beskyttelsen mod forfalskninger. Kørekortene vil blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet fornys. Endvidere vil det i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivforslaget indeholder endvidere en række tiltag med henblik på at øge færdselssikkerheden. Det foreslås blandt andet, at underkategorier – der tidligere var valgfri – gøres obligatoriske. Herved styrkes princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort. Indførelse af forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer vil ligeledes bidrage til en øget færdselssikkerhed.

Der foreslås endvidere indført en kørekortkategori for knallerter for derved at styrke færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

Som noget nyt foreslås også, at der fastsættes mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og for at kunne sammenligne prøveresultater for hele EU.

## **2. Indhold**

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71 i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (TEF) og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251 (TEF).

Formålet med Kommissionens forslag er at mindske muligheden for forfalskninger af kørekort. Det foreslås, at der fremover kun skal være én EF-kørekortmodel, og at kørekort, der udstedes eller fornys efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighed, således at kørekortet jævnlige skal fornys.

I forbindelse med indførelsen af en gyldighedsperiode for kørekort harmoniseres hyppigheden af lægekontrol af indehavere af kørekort til busser og lastbiler for at øge borgernes fri bevægelighed.

Endvidere er det hensigten med direktivforslaget at bidrage til en øget færdselssikkerhed ved at indføre kørekort for knallerter og ved at skabe gradvis adgang til at erhverve kørekort til de tungeste køretøjer. Herudover indføres der mindstekrav til køreprøvesagkyndiges grund- og efteruddannelse med henblik på at sikre, at disse uddannes hensigtsmæssigt, og for at kunne sammenligne prøveresultater i hele EU.

I det følgende gennemgås forslagens enkelte bestemmelser med henblik på at angive, hvor der er væsentlige ændringer i forhold til det eksisterende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort.

#### Artikel 1 – kørekortmodel:

Alle medlemsstater skal indføre nationale kørekort, som er en plastmodel i stil med kreditkort, jf. bilag I til direktivforslaget. Modellen for papirkørekort afskaffes for at begrænse antallet af forskellige kørekortmodeller i omløb og for at opnå bedre beskyttelse mod forfalskning.

For yderligere at øge beskyttelsen mod forfalskning får medlemsstaterne mulighed for at indsatte en mikroprocessor i kørekortet. De tekniske krav til mikroprocessoren fastsættes af Kommissionen med bistand fra det kørekortudvalg, der er omhandlet i artikel 10, jf. nedenfor. Mikroprocessoren må kun indeholde kørekortets data, og det må kun have funktioner, der er direkte relevant for kørekortet.

Det fremgår af begrundelsen for direktivforslaget, at begrænsningen af kørekortmodeller kun skal gælde for kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttrædelse. Det foreslås således ikke, at alle eksisterende kørekort efter gamle modeller skal skiftes ud.

#### Artikel 2 – gensidig anerkendelse:

Kørekort udstedt af medlemsstaterne skal anerkendes gensidigt. Det vil således ikke som tidligere være muligt at lade nationale bestemmelser om gyldighedsperiode, lægekontrol og fiskale forhold (dvs. skatter, afgifter og gebyrer) gælde for kørekort udstedt af andre medlemsstater. Dette skal ses i sammenhæng med, at gyldighedsperioder for de nye kørekort og hyppigheden af lægeundersøgelser af indehavere af kørekort til lastbiler og busser bliver harmoniseret ved direktivet.

Bestemmelsen betyder dog også, at alle gamle kørekort, der stadig er gyldige og i omløb, skal anerkendes som de er uden mulighed for at begrænse gyldigheden eller stille krav om f.eks. lægekontrol.

### Artikel 3 – forholdsregler mod forfalskning:

Medlemsstaternes forpligtelse til at træffe passende foranstaltninger for at undgå risikoen for at kørekort forfalskes udvides til også at omfatte kørekort af ældre modeller udstedt inden direktivets ikrafttræden.

Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der træffes mod forfalskninger, herunder med henblik på udfasning af ældre kørekortmodeller. Det er dog medlemsstaterne, der afgør, hvor hurtigt ombygningen skal foregå.

### Artikel 4-8, stk. 1 – kategorier, alderskrav, udstedelse mv.:

Visse af kørekortkategorierne ændres, og kategorier, der tidligere var valgfrie, gøres obligatoriske. Endvidere ændres alderskravene for erhvervelse af kørekort til nogle kategorier, ligesom der for visse kategorier indføres et erfaringskrav. Kravene i forbindelse med erhvervelse af kørekort ændres for enkelte kategorier.

### Knallerter

Efter artikel 4 indføres en ny kørekortkategori for knallerter – kategori AM. Førere af knallerter skal således erhverve kørekort til denne kategori.

Baggrunden for forslaget er, at der er tale om en sårbar gruppe af trafikanter, som ifølge ulykkestatistikken er særlig udsat. Endvidere er det hensigten med forslaget at imødegå de problemer, borgere har, hvis de lejer en knallert under en ferie, ved at retten til at føre knallert anerkendes gensidigt.

Den nye kategori AM (knallert) er i artikel 4 defineret som:

*"Knallerter, dvs. to- eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er over 6 og højst 45 kilometer i timen, og hvis motor har en slagvolumen på højst 50 cm<sup>3</sup>, når det er en forbrændingsmotor, eller en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, når det er en elmotor, eller, for så vidt angår trehjulede knallerter, hvis motors maksimale nettoeffekt ikke overstiger 4 kW, når det er en anden forbrændingsmotor".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori AM (knallert) være 16 år. Der er dog mulighed for nationalt at udstede kørekort til knallert til personer, der er fyldt 14 år. Medlemsstaterne kan dog på eget område nægte at anerkende gyldigheden af et kørekort til knallert, hvis indehaveren ikke er fyldt 16 år.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori AM (knallert) alene bestå en teoriprøve. Medlemsstaterne kan dog nationalt stille krav om, at den pågældende tillige består en praktisk køreprøve og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

### Motorcykler

Den gældende valgfri underkategori A1 (let motorcykel) gøres obligatorisk. For at begrænse mulighederne for at føre såkaldte "nedtunede" motorcykler med kørekort til kategori A1 (let motorcykel) ændres kategorien, således at der indføres et yderligere kriterium for forholdet mellem effekt og vægt.

Efter de gældende regler er det muligt at fremstille motorcykler på mellem 300 cm<sup>3</sup> og 1000 cm<sup>3</sup> – hvortil der kræves kørekort til den ubegrænsede kategori A – for derefter kunstigt at nedjustere dem, således at de kan føres med kørekort til den begrænsede kategori A. Denne såkaldte "nedtuning" medfører i visse tilfælde fremstilling af motorcykler, der ikke svarer til den begrænsede effekt.

Den ændrede kategori A1 (let motorcykel) er i artikel 4 defineret som:

*"Lette motorcykler med en maksimal slagvolumen på 125 cm<sup>3</sup>, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på under 0,1 kW/kg".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori A1 (let motorcykel) være 16 år.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori A1 (let motorcykel) – som hidtil – bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav, som er fastsat i direktivets bilag III.

Den nuværende kategori A (motorcykel) omfatter to kategorier, en begrænset kategori og en ubegrænset kategori. Ved forslaget omdefineres disse til henholdsvis en kategori A2 (mellemstor motorcykel) og en kategori A (motorcykel), samtidig med at alderskravene og betingelserne for trinvis adgang til erhvervelse af kørekort skærpes for disse kategorier. Endvidere vil der for kategorien A2 (mellemstor motorcykel) blive indført et yderligere teknisk krav for at undgå såkaldt "nedtuning" af motorcykler (se ovenfor om kategori A1).

Baggrunden for de skærpede krav til alder og trinvis erhvervelse af kørekort til motorcykler er et ønske om at øge færdselssikkerheden ved at imødegå, at mange uerfarne unge motorcyklister kører rundt på de kraftigste motorcykler.

Den nye kategori A2 (mellemstor motorcykel) er i artikel 4 defineret som:

*"Motorcykler, med eller uden sidevogn, med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på under 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte maksimale effekt; sådanne motorcykler kan have en sidevogn påkoblet".*

Kørekort til kategori A2 (mellemstor motorcykel) giver også ret til at føre motorcykel i kategori A1 (let motorcykel).

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori A2 (mellemstor motorcykel) være 18 år.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori A2 (mellemstor motorcykel) som udgangspunkt bestå en teori prøve, en praktisk køre prøve samt opfylde de lægelige minimumskrav. Har ansøgeren mindst 2 års erfaring som fører af motorcykel med A1-kørekort (let motorcykel), er der alene krav om at vedkommende består en praktisk køre prøve.

Kategori A (motorcykel) foreslås ikke ændret, og den omfatter således stadig de helt store motorcykler. Definition i artikel 4 er:

*"motorcykler, med eller uden sidevogn".*

Kørekort til kategori A (motorcykel) giver også ret til at føre motorcykler i kategori A1 (let motorcykel) og A2 (mellemstor motorcykel).

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori A (motorcykel) være 24 år. Hvis den pågældende har minimum 3 års erfaring som fører af kategori A2 (mellemstor motorcykel) og har bestået en særlig praktisk køre prøve for kategori A (stor motorcykel), er alderskravet dog 21 år.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori A (motorcykel) som udgangspunkt bestå en teori prøve, en køre prøve samt opfylde de lægelige minimumskrav. Har ansøgeren mindst 3 års erfaring som fører af motorcykel med A2-kørekort (mellemstor motorcykel), er der alene krav om, at vedkommende består en praktisk køre prøve. Den praktiske køre prøve kan begrænses til

kun at omfatte den del, der består af kørsel i trafikken, idet der lægges særlig vægt på kørsel uden for byområder.

Efter det gældende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort er det en betingelse for erhvervelse af kørekort til den ubegrænsede kategori A, at ansøgeren er 18 år, og at vedkommende har mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel. Opfylder ansøgeren ikke erfaringskravet, kan kørekort til den ubegrænsede kategori A (motorcykel) først erhverves efter det fyldt 21.

år, og ansøgeren skal bestå en køreprøve til stor motorcykel. Har vedkommende allerede kørekort til den begrænsede kategori A, stilles der alene krav om en praktisk køreprøve.

### Almindelige biler

Der indføres en ny kørekortkategori B1 for trehjulede motorcykler og motoriserede quadricykler. Det er valgfrit for medlemsstaterne, om man ønsker at indføre den nye kategori B1.

Kategori B (almindelig bil) foreslås ændret, således at der indføres en klar vægtgrænse for påhængskøretøjer i stedet for det nuværende kriterium, hvorefter kørekort til kategori B giver ret til at føre en almindelig bil med påhængskøretøj, hvis den samlede tilladte totalmasse ikke overstiger 3.500 kg, og såfremt den tilladte totalmasse af påhængskøretøjet ikke overstiger bilens egenmasse.

Efter forslaget til en ny definition af kategori B (almindelig bil) vil biler med et tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg kunne føres med kørekort til almindelig bil. Påhængskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 750 kg må herefter kun føres med et kørekort til kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Baggrunden for forslaget er de praktiske problemer med den nuværende definition af kategori B (almindelig bil), idet førere, der udskifter enten bil eller påhængskøretøj, kan blive pålagt at bestå en ekstra prøve til kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Hertil kommer, at der findes sammenkoblede enheder, som i dag falder under kategori B (almindelig bil) og ikke B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj), selv om deres egenskaber og specifikationer kræver særlige færdigheder i kørsel med større påhængskøretøjer. Endvidere vil de nye definitioner for påhængskøretøjer i kategori B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) stemme overens med de tekniske krav, idet der i praksis kræves et bremsesystem for påhængskøretøjer med en totalmasse på mere end 750 kg.

Endvidere foreslås det at ændre definitionen af kategori B (almindelig bil), således at der ikke længere henvises til antallet af siddepladser, men til antallet af passagerer. Baggrunden for dette



forslag er, at de gældende kørekortkategorier for almindelig biler og busser indebærer, at man med kørekort til kategori B (almindelig bil) kan føre en bus, som har få siddepladser, men hvor de fleste passagerer står op.

Den ændrede kategori B (almindelig bil) er i artikel 4 defineret som:

*"Biler med tilladt totalmasse på ikke over 3.500 kg, som befordrer højst otte personer foruden føreren; til sådanne biler kan kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg".*

Den ændrede kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) er i artikel 4 defineret som:

*"Enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) fortsat være 18 år.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) – som hidtil – bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav.

Kørekort til kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) kan fortsat kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B (almindelig bil), jf. artikel 6, stk. 1, litra b.

### Lastbiler og busser

De gældende valgfri underkategorier C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus) gøres obligatoriske.

Ved udstedelse af kørekort vil der således være bedre mulighed for at sondre mellem de største lastbiler og busser, der hyppigst anvendes til erhvervmæssig transport, og de mindre lastbiler og busser, der bruges til andre formål.

Endvidere vil man i forbindelse med indførelse af kategorierne C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus) differentiere alderskravet for erhvervelse af kørekort til henholdsvis mindre og større køretøjer, således at adgangen til gradvis erhvervelse af kørekort til større køretøjer sikres.

De nye kategorier skal også ses i sammenhæng med direktiv (EØF) 2003/59 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til gods-

transport eller personbefordring ad vej (erhvervschauffører). Dette direktiv fastsætter uddannelses- og alderskrav til erhvervschauffører. Med det foreliggende forslag til et nyt kørekortdirektiv ønsker man, at også andre end erhvervschauffører skal erhverve kørekort til lastbil og bus trinvis.

Endvidere ændres kategorierne C1 (lille lastbil), D1 (lille bus), C (lastbil) og D (bus), således at der ikke længere henvises til antallet af siddepladser, men til antallet af passagerer.

### Lastbiler

I forbindelse med indførelsen af kategori C1 (lille lastbil) som obligatorisk kategori indføres nye kriterier for køretøjernes kapacitet og længde, så de bedre afspejler de tekniske egenskaber for køretøjer i denne gruppe. Kategori C1 (lille lastbil) ændres til at omfatte køretøjer, som har en tilladt totalmasse på over 3.500 kg, men ikke over 6.000 kg (i modsætning til tidligere 7.500 kg).

Baggrunden for denne ændring af den tilladte totalmasse er, at de køretøjer på over 6.000 kg, der er på markedet, er udstyret med trykluftsystem til bremses og affjedring. Køretøjer på mellem 6.000 kg og 7.500 kg er endvidere afledt af de store lastbiler på op til 12.000 kg og får dermed nemt overlæs. Varebiler på under 6.000 kg er typisk bygget over et forlænget chassis til B-køretøjer (almindelige personbiler) og har ikke trykluftsystem til bremses og affjedring.

Der er således tale om to teknisk meget forskellige typer af køretøjer i samme kørekortkategori, og kategori C1 (lille lastbil) ændres på denne baggrund til at omfatte køretøjer, som har en tilladt totalmasse på over 3.500 kg, men ikke over 6.000 kg, for at sikre at kørekortindehavere, der er uddannet til at føre mindre køretøjer, ikke får ret til at føre et større køretøj, som kræver andre kørefærdigheder.

Den ændrede kategori C1 (lille lastbil) er i artikel 4 defineret som:

*"Biler, der anvendes til transport af gods, som har en tilladt totalmasse på over 3.500 kg, men ikke over 6.000 kg, og som befordrer højst otte personer foruden føreren; til biler, som et kørekort til kategori C1 giver førerret til, kan kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på højst 750 kg".*

Den ændrede kategori C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj) er i artikel 4 defineret som:

*"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 den tilladte totalmasse for hele vogntoget ikke må overstige 12.000 kg, og påhængs- eller*

*sættevognens tilladte totalmasse ikke må være større end det trækkende køretøjs egenmasse".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori C1 (lille lastbil) og C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj) være 18 år. Er ansøgeren omfattet af direktiv (EØF) 2003/59 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (erhvervschauffører), finder uddannelses- og alderskravene i dette direktiv anvendelse.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori C1 (lille lastbil) og C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj) bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav.

Det fremgår af artikel 6, at kørekort til kategori C1 (lille lastbil) eller C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj) tillige giver ret til at føre køretøjer i henholdsvis kategorien D1 (lille bus) og D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj), hvis indehaveren er mindst 21 år.

Kørekortkategori C (lastbil) giver adgang til at føre alle lastbiler. Der foretages enkelte præciseringer af kriterierne for kategori C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj).

Den ændrede kategori C (lastbil) er i artikel 4 defineret som:

*"Biler, der anvendes til transport af gods, med tilladt totalmasse på over 3.500 kg, og som befordrer højst otte personer foruden føreren; til biler, som et kørekort til kategori C giver førerret til, kan der kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg".*

Den ændrede kategori C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) er i artikel 4 defineret som:

*"Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med tilladt totalmasse på over 750 kg".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) blive skærpet til 21 år. Efter det gældende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort er alderskravet 18 år for erhvervelse af kørekort til kategori C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj).

Er ansøgeren omfattet af direktiv (EØF) 2003/59 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefor-

dring ad vej (erhvervschauffører), finder uddannelses- og alderskravene i dette direktiv anvendelse.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) – som hidtil – bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav. Det er endvidere fortsat en betingelse for erhvervelse af kørekort til kategori C (lastbil), at føreren allerede har kørekort til kategori B (almindelig bil), ligesom kørekort til kategori C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) fortsat kræver, at man har kørekort til kategori C (lastbil), jf. artikel 6, stk. 1, litra a og b.

Kørekort til kategori C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) giver også fortsat ret til at føre køretøjer i kategorien D/E (bus med stort påhængskøretøj), hvis indehaveren allerede har kørekort til kategori D (bus) og sammenkoblede køretøjer i kategori B/E (almindelig personbil med stort påhængskøretøj), jf. artikel 6, stk. 2, litra a og b.

#### Busser

Kategori D1 (lille bus), der indføres som obligatorisk kategori, ændres, således at det er et yderligere kriterium, at køretøjet højst er 7 m langt.

Den ændrede kategori D1 (lille bus) er i artikel 4 defineret som:

*"Biler, der anvendes til befordring af højst 16 personer foruden føreren og er højst 7 m lange; til biler, som et kørekort til kategori D1 giver førerret til, må der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg".*

Den ændrede kategori D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj) er i artikel 4 defineret som:

*"Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at den tilladte totalmasse for hele vogntoget ikke må overstige 12.000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke må overstige det trækkende køretøjs egenmasse".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori D1 (lille bus) og D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj) være 21 år. Er ansøgeren omfattet af direktiv (EØF) 2003/59 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (erhvervschauffører), finder uddannelses- og alderskravene i dette direktiv anvendelse.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori D1 (lille bus) og D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj) bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav.

Det fremgår endvidere af artikel 6, stk. 2, litra d, at kørekort til kategori D1 (lille bus) og D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj) tillige giver indehaveren ret til at føre køretøjer i henholdsvis kategori C1 (lille lastbil) og C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj).

Der foretages enkelte præciseringer af kriterierne for kategori D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj).

Den ændrede kategori D (bus) er i artikel 4 defineret som:

*"Biler, der anvendes til befordring af over otte personer foruden føreren; til biler, som et kørekort til kategori D giver førerret til, må der kobles et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på ikke over 750 kg".*

Den ændrede kategori D/E (bus med stort påhængskøretøj) er i artikel 4 defineret som:

*"Enheder af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg".*

Efter artikel 7 vil alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) blive skærpet til 24 år. Efter det gældende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort er alderskravet 21 år for erhvervelse af kørekort til kategori D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj).

Er ansøgeren omfattet af direktiv (EØF) 2003/59 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (erhvervschauffører), finder uddannelses- og alderskravene i dette direktiv anvendelse.

Efter artikel 8 skal ansøgere om kørekort til kategori D (bus) eller D/E (bus med stort påhængskøretøj) – som hidtil – bestå en teoriprøve, en køreprøve samt opfylde de lægelige minimumskrav. Det er endvidere fortsat en betingelse for erhvervelse af kørekort til kategori D (bus), at føreren allerede har kørekort til kategori B (almindelig bil), ligesom kørekort til kategori D/E (bus med stort påhængskøretøj) fortsat kræver, at man har kørekort til kategori D, jf. artikel 6, stk. 1, litra a og b.

Kørekort til kategori D/E (bus med stort påhængskøretøj) giver også fortsat ret til at føre sammenkoblede køretøjer i kategori B/E (almindelig personbil med stort påhængskøretøj), jf. artikel 6, stk. 2, litra a.

#### Artikel 8, stk. 2-5 – gyldighedsperiode og fornyelse

Efter det gældende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort kan medlemsstaterne fastsætte nationale kriterier for gyldigheden af kørekort. Med direktivforslaget foreslås gyldighedsperioderne for kørekort udstedt af medlemsstaterne harmoniseret. De nye gyldighedsperioder skal dog kun gælde for kørekort, der udstedes eller fornyes, herunder pga. tyveri eller tab, efter at der er forløbet 4 år fra direktivets ikrafttræden, jf. artikel 17.

Der indføres en maksimal administrativ gyldighed på 10 år for kørekort til kategori AM (kvalert), kategori A1, A2 og A (motorcykler), kategori B (almindelig bil) samt kategori B/E (bil med stort påhængskøretøj). For personer over 65 år kan kørekort kun fornyes for 5 år ad gangen. I forbindelse med fornyelse kan der nationalt stilles krav om, at kørekortindehaveren gennemgår lægekontrol.

Medlemsstaterne har endvidere mulighed for at begrænse gyldighedsperioden for det første kørekort, der udstedes til nye førere af kategori A (motorcykel) og kategori B (almindelig bil) til tre år med henblik på at kunne træffe særlige foranstaltninger over for disse førere for at øge færdselssikkerheden.

Den maksimale gyldighed af kørekort til kategori C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus), D (bus) samt kategorierne C1/E, C/E, D1/E og D/E (henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj) bliver 5 år. For personer over 65 år kan kørekortet kun fornyes for 1 år ad gangen. I forbindelse med fornyelse skal kørekortindehaveren gennemgå en lægeundersøgelse.

Formålet med forslaget om harmoniserede og obligatoriske regler om regelmæssig administrativ fornyelse af kørekort er at forbygge forfalskning af kørekort ved, at alle nye kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden, opdateres jævnlige, herunder med nyt foto. Endvidere vil kontrolmulighederne forbedres i takt med, at antallet af kørekortmodeller i omløb reduceres. Harmonisering af gyldighedsperioderne sikrer også den frie bevægelighed for kørekortindehavere, da der ikke længere vil være begrænsninger, som skyldes anvendelse af nationale gyldighedsperioder eller krav om regelmæssig lægekontrol.

For så vidt angår lægekontrol bliver det for førere af busser og lastbiler et krav, at det ved den administrative fornyelse kontrolleres, at mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre

motorkøretøj er opfyldt. Baggrunden for forslaget om regelmæssig lægekontrol for disse førere er, at der påhviler bus- og lastbilchauffører et større ansvar, ligesom køretøjernes egenskaber og de lange køretider kræver stor ekspertise og særlig god fysisk form.

For indehavere af kørekort til bil, motorcykel og knallert kan medlemsstaterne i forbindelse med den administrative fornyelse af kørekortet stille krav om kontrol af, at mindstekravene til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj er opfyldt. Det er dog fortsat et krav, at ansøgere om kørekort første gang kørekort erhverves opfylder de lægelige minimumskrav, som fremgår af bilag III, jf. artikel 8, stk. 1, litra a.

Lægeundersøgelser skal altid udføres i den sædvanlige bopælsstat, hvor fornyelsen finder sted. Medlemsstaterne afgør selv – i overensstemmelse med nærhedsprincippet – hvem den kompetente myndighed er.

Der vil endvidere være mulighed for nationalt at stille krav om kurser med henblik på ajourføring af teoretiske kundskaber eller praktiske færdigheder mv. i forbindelse med fornyelse af kørekort, jf. artikel 8, stk. 3.

Efter artikel 8, stk. 5, opretholdes bestemmelsen i det tidligere kørekortdirektiv om, at ingen må være indehaver af mere end ét kørekort. Som noget nyt indføres krav om, at medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre sig, at personer, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, ikke i forvejen har et kørekort, der enten er gyldigt eller inddraget af myndighederne i en anden medlemsstat. Endvidere skal det sikres, at myndighederne i en medlemsstat ikke har nedlagt forbud mod, at der udstedes kørekort til ansøgeren.

Formålet med at styrke princippet om, at ingen må være indehavere af mere end ét kørekort, er at undgå situationer, hvor borgere, der har fået inddraget deres kørekort i deres sædvanlige bopælsstat på grund af en alvorlig trafikforseelse, slår sig ned i en anden medlemsstat med det formål at søge om kørekort dér. Forslaget skal således supplere konventionen om gensidig anerkendelse af inddragelse af kørekort (Rådets retsakt af 17. juni 1998 om udarbejdelse af konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten), der handler om samme forhold for personer, der færdes internationalt. Konventionen er ikke trådt i kraft. Det bemærkes, at konventionen kun vedrører nogle afgørelser om frakendelse af førerretten, og at der ikke i alle tilfælde skal ske gensidig anerkendelse af afgørelser om frakendelse af førerretten.

#### Artikel 9 og 10 – udvalg og udvalgsprocedure

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I-IV til den videnskabelige og tekniske udvikling, foretages af Kommissionen med bistand fra det kørekortudvalg, der foreslås oprettet efter artikel 10.

Bilag I omhandler bestemmelser vedrørende EF-modellen til kørekort. I bilag II er fastsat mindstekrav til køreprøver. Af bilag III fremgår mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj. Bilag IV omhandler grunduddannelse og efteruddannelse for køreprøvesagkyndige.

### Artikel 11 – Køreprøvesagkyndige

Som noget nyt opstilles harmoniserede mindstekrav til køreprøvesagkyndige. Baggrunden herfor er, at medlemsstaternes krav til uddannelse af køreprøvesagkyndige er meget forskellige. Harmoniserede mindstekrav til køreprøvesagkyndige vil endvidere gøre det muligt at sammenligne prøveresultater fra hele EU. Herudover henvises der til, at køreprøvesagkyndige bør uddannes hensigtsmæssigt af hensyn til færdselssikkerheden. Efter- og videreuddannelseskurser er nødvendige for at bevare de køreprøvesagkyndiges færdigheder og erfaring i et hurtigt skiftende teknisk miljø.

I bilag IV fastsættes de generelle mindstekrav til grunduddannelse og efteruddannelse for køreprøvesagkyndige, som skal gælde efter direktivets ikrafttrædelse. Køreprøvesagkyndige, der har arbejdet som sådanne inden bestemmelsen skal anvendes i national ret, jf. artikel 17, stk. 2 (dvs. 4 år efter direktivets ikrafttræden), skal dog ikke gennemgå *grunduddannelsen* i punkt 2 i bilag IV.

Det fremgår af bilaget, at køreprøvesagkyndige for kategori B (almindelig bil) skal være fyldt 25 år og skal have haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 5 år. Det er endvidere en betingelse, at den køreprøvesagkyndige skal gennemgå dels en grunduddannelse og dels årligt gennemgår en efteruddannelse.

Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier skal have kørekort til den pågældende kategori, have gennemgået en grunduddannelse og årligt efteruddannes. Det er endvidere en betingelse, at den pågældende har været køreprøvesagkyndig for kategori B (almindelig bil) og udøvet dette erhverv i mindst 3 år. Perioden kan dog nedsættes til ét år, hvis den køreprøvesagkyndige godtgør at have 5 års erfaring med kørsel i den pågældende kategori.

Mindstekravene til grunduddannelsen er beskrevet i bilaget. For så vidt angår mindstekravene til den årlige efteruddannelse fremgår det, at den teoretiske del af den årlige efteruddannelse skal



have en varighed af 2 dage, mens den praktiske del skal have en varighed af mellem 1 og 3 dage afhængig af, hvilken kategori man skal efteruddannes inden for.

#### Artikel 15 – evaluering

Senest fem år efter fristen for gennemførelse af direktivet i national ret, der regnes fra 4 år efter direktivets ikrafttræden, skal de nye regler om definitioner af kategorier og alderskrav og deres virkning for færdselssikkerheden evalueres. Samtidig skal det vurderes, om der bør indføres gradvis adgang til erhvervelse af kørekort til kategori B (almindelig bil), herunder også kategori B1.

#### Artikel 17 – gennemførelse

Medlemsstaterne skal senest 2 år efter direktivets ikrafttræden vedtage og offentliggøre de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 1, stk. 2 (kørekort med mikroprocessor), artikel 3, stk. 2 (forholdsregler mod forfalskning), artikel 4, stk. 1-3 (kørekortkategorier), artikel 6, stk. 2, litra c og d (ækvivalens mellem kørekortkategorier), artikel 7 (alderskrav), artikel 8, stk. 1-3 og 5 (udstedelse, gyldighed og fornyelse af kørekort), artikel 11 (køreprøvesagkyndige), artikel 16-20 (gennemførelse, ikrafttræden mv.) samt bilag II, punkt 5.2 og bilag IV. De nævnte bestemmelser skal finde anvendelse 4 år efter direktivets ikrafttræden.

#### Artikel 18 – ophævelse

Direktiv (EØF) 91/439 om kørekort ophæves 4 år efter, at det nye kørekortdirektiv træder i kraft.

#### Artikel 19 – ikrafttræden

Direktivets artikel 1, stk. 1 (kørekortmodel), artikel 2 (gensidig anerkendelse), artikel 3, stk. 1 (nationalitetsbetegnelse på kørekort), artikel 4, stk. 4 (særlige typer af køretøjer), artikel 5 (vilkår og begrænsninger), artikel 6, stk. 1, stk. 2, litra a og b, samt stk. 3 og 4 (ækvivalens mellem kørekortkategorier), artikel 8, stk. 4 (udstedelse, gyldighed og fornyelse af kørekort), artikel 9 (udvalg), artikel 10 (udvalgsprocedure), artikel 12 (anerkendelse af kørekort), artikel 13 (sædvanlig bopæl), artikel 14 (ækvivalensregler for kørekort, der ikke følger EF-modellen), artikel 15 (evaluering) samt bilag I (bestemmelser vedrørende EF-modellen til kørekort), bilag II (mindstekrav til køreprøver) og bilag III (mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj) skal finde anvendelse 2 år efter direktivets ikrafttræden.

#### Bilag I – bestemmelser vedrørende EF-modellen til kørekort

Kategoriene AM, A1, A2 og A indføres på alle kørekortmodeller, der udstedes efter, at direktivet er trådt i kraft.

### Bilag II – mindstekrav til køreprøver

Der defineres nye prøve køretøjer for motorcykler, da definitionerne af motorcykelkategorierne er ændrede.

### **3. Gældende dansk ret**

**3.1.** Det gældende kørekortdirektiv (direktiv (EØF) nr. 91/439) er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 801 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 107 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortcirkulæret). Endvidere er de generelle betingelser for udstedelse af kørekort fastsat i § 56-59 a i færdselsloven.

I færdselslovens § 63 og § 63 a er der fastsat regler for førere af knallerter. Sondringen mellem registreringspligtig og ikke-registreringspligtig knallert fremgår af § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 om registrering og syn af køretøjer mv. (registreringsbekendtgørelsen).

Der er ikke fastsat regler om krav til køreprøvesagkyndiges uddannelse og efteruddannelse.

**3.2.** Efter kørekortbekendtgørelsens § 89 om gensidig anerkendelse af kørekort kan indehavere af kørekort udstedt i en stat, der er medlem af den Europæiske Union eller i et land, der efter aftale med EF har gennemført direktiv (EØF) nr. 91/439 om kørekort, føre de samme køretøjer, som kørekortet berettiger til i udstedelseslandet i den i kørekortet angivne gyldighedsperiode, medmindre denne er længere end til indehaverens fyldte 70. år.

Efter § 90 i kørekortbekendtgørelsen er det endvidere et krav, at kørekortet er gyldigt, og at indehaveren opfylder de aldersbetingelser, der gælder for udstedelse af et tilsvarende dansk kørekort.

**3.3.** Efter § 51 i kørekortbekendtgørelsen udstedes kørekort som EF-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 til bekendtgørelsen (Kreditkort-modellen).

**3.4.** Af kørekortbekendtgørelsens §§ 5-10 fremgår de kørekortkategorier, som anvendes i Danmark, og af §§ 13-15 fremgår aldersbetingelserne for erhvervelse af kørekort til de forskellige kategorier. Kategorierne og alderskravene er følgende:

Kørekortkategori	Alderskrav
A (lille motorcykel)	18 år
A (stor motorcykel)	18 år og krav om mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, eller 21 år og krav om bestået køreprøve for stor motorcykel. Har vedkommende allerede kørekort til den begrænsede kategori A stilles alene krav om en praktisk prøve.
B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj)	18 år
C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj)	18 år
D (stor personbil) og B/E (stor personbil med stort påhængskøretøj)	21 år

For så vidt angår knallerter fremgår det af færdselslovens § 63 a, at førere af registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 30 km/t og ikke over 45 km/t, skal have erhvervet kørekort til kategori A (motorcykel) eller kategori B (almindelig bil).

Efter færdselslovens § 63 må ikke registreringspligtig knallert, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på ikke over 30 km/t, kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med ikke registreringspligtig knallert. Undervisningen varetages af kommunerne.

De valgfri kørekortkategorier A1 (let motorcykel), C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus) har ikke hidtil været anvendt i Danmark.

**3.5.** Reglerne om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 54-57 i kørekortbekendtgørelsen.

Efter færdselslovens § 59 har kørekortet gyldighed indtil indehaveren er fyldt 70 år. For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges.

Efter kørekortbekendtgørelsens § 54 er kørekort til kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) gyldige til indehaverens fyldte 70. år.

Kørekort til kategorierne C (lastbil), C/E (lastbil med stort påhængskøretøj), D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) udstedes som udgangspunkt med gyldighed til indehaverens fyldte 50. år, jf. § 55 i kørekortbekendtgørelsen. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, udstedes kørekortet dog kun med en gyldighedsperiode på fem år.

Endvidere udstedes kørekort til erhvervsmæssig personbefordring med en gyldighed af fem år.

For alle kategorier gælder, at hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år, er gyldighedsperioden fem år. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 70 år eller derover, udstedes kørekortet med følgende gyldighedsperiode:

- Er ansøgeren fyldt 70 år, men ikke 71 år: Fire år.
- Er ansøgeren fyldt 71 år, men ikke 72 år: Tre år.
- Er ansøgeren fyldt 72 år, men ikke 80 år: To år.
- Er ansøgeren fyldt 80 år: Et år.

Efter § 57 i kørekortbekendtgørelsen kan kørekort i alle tilfælde udstedes med kortere gyldighedstid, såfremt de helbredsmæssige oplysninger taler derfor, eller der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidstheds-påvirkende stoffer.

**3.6.** Efter §§ 3, 19, 62 og 65 i kørekortbekendtgørelsen skal ansøgere om kørekort indlevere en lægeattest i forbindelse med ansøgning om udstedelse, udvidelse eller fornyelse af kørekort. Af lægeattesten, der udstedes af ansøgerens sædvanlige læge, skal fremgå, om ansøgeren opfylder de helbredsmæssige betingelser, der er fastsat i bilag 2 til bekendtgørelsen.

**3.7.** Der er ikke fastsat nærmere regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige. Køreprøvesagkyndige beskikkes af Rigspolitechefen. Det er efter Rigspolitechefens praksis en betingelse for beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne A (motorcykel) og B (almindelig bil), at man har gennemgået en 8 ugers uddannelse på politiskolen og i den forbindelse har bestået en prøve. For beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne C (lastbil), D (bus) og E (stort påhængskøretøj) skal man – udover grunduddannelsen – gennemføre en efteruddannelse og bestå en prøve på Hærens Logistiskole.

**3.8.** For så vidt angår de gældende krav til køreuddannelse og til køretøjer, der anvendes til køreuddannelse og køreprøver, vil alene de forhold, som er nævnt i høringssvarene, blive beskrevet.

Af bilag 5 i kørekortbekendtgørelsen fremgår det, at et motorkøretøj, der anvendes til køreuddannelse og køreprøve til kategori B (almindelig bil), bl.a. som minimum skal have en tophastighed på mindst 100 km/t.

Motorkøretøjer, der anvendes til køreuddannelse og køreprøve til kategori C (lastbil), skal som minimum have en længde af 8 meter, en bredde på mindst 2,4 meter og en tilladt totalvægt på mindst 12.000 kg samt en tophastighed på mindst 80 km/t.

Ved køreuddannelse og køreprøve til kategori C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) kan anvendes et påhængsvogntog eller et sættevogntog. Et påhængsvogntog skal som minimum have en længde på mindst 14 meter, en bredde på mindst 2,4 meter og en tilladt totalvægt på mindst 20.000 kg samt en tophastighed på mindst 80 km/t. Et sættevogntog skal som minimum have en længde på mindst 12 meter, en tilladt totalvægt på mindst 18.000 kg og en tophastighed på mindst 80 km/t.

For så vidt angår den praktiske køreprøve for motorcykel er det bl.a. et krav, at en række manøvrer, der skal vise, om den pågældende teknisk behersker køretøjet, udføres på en øvelsesbane. Manøvrerne omfatter bl.a. bremseøvelser, balanceteknik, styreteknik mv.

#### **4. Høring**

Justitsministeriet sendte den 17. marts 2004 Kommissionens forslag (KOM (2003) 621 endelig) i høring til:

Advokatrådet, Datatilsynet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist forbund, Danske Sælgere, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Chaufførernes Fagforening, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene, Danske Speditører, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Transporterhvervenes Uddannelsesråd (TUR), Danske Busvognmænd, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Dansk Industri, HUR, Danske Biludlejere, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Ungdomsringsen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Dansk Arbejdsgiverforening, International Transport Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Campingbranchen, Dansk Handel og Service, De Danske Bilimportører, Dansk Metal, Dansk Automobilforhandler Forening, Den Danske Bilbranche og Dansk Camping Union.

#### 4.1. Kørekortmodellen og mikroprocessorer

Dansk Transport og Logistik har anført, at det er fordelagtigt for transporterhvervet, at der indføres fælles regler for erhvervelse og udstedelse af kørekort, så det er den samme kørekortmodel, der gælder i alle medlemslandene. Dansk Transport og Logistik foreslår i den forbindelse, at der oprettes et centralt kørekortregister med henblik på at hindre udstedelse af kørekort til samme borger ved flytning mellem medlemslandene. Dansk Transport og Logistik foreslår endvidere, at det med henblik på beskyttelse mod forfalskning og misbrug gøres obligatorisk, at alle medlemslande skal indføre en chip i kørekort, idet valgfri indførelse heraf generelt vil modvirke harmonisering og derved en effektiv indsats mod forfalskning.

Datatilsynet har udtalt, at det fremgår af Bilag I, punkt 2, 14, om kørekortets udformning, at der med indehaverens udtrykkelige, skriftlige samtykke kan påføres påtegninger, som ikke er nødvendige af administrative hensyn eller vedrører trafiksikkerheden, på kørekortet.

Datatilsynet har i den forbindelse påpeget, at det er uklart, hvilke påtegninger der kan være tale om, og at formålet med at påføre påtegninger, der ikke er nødvendige i forhold til hverken administration eller trafiksikkerhed ligeledes forekommer uklart.

Efter Datatilsynets opfattelse bør der som udgangspunkt alene behandles oplysninger, der sædvanligvis må antages at have relevans i forhold til kørekortets funktion for dermed at undgå unødige dataophobning. Dette udelukker naturligvis ikke, at andre oplysninger konkret kan vurderes som relevante i denne sammenhæng.

Datatilsynet har samtidig anmodet om at blive holdt orienteret om det videre arbejde og foreslået, at sagen i forbindelse med det videre arbejde i EU-regi overvejes forelagt artikel 29-gruppen (en rådgivende og uafhængig gruppe, som består af repræsentanter fra de nationale tilsynsmyndigheder).

Datatilsynet har endvidere anført, at det fremgår af forslaget artikel 1, stk. 2, at medlemsstaterne skal have mulighed for at udstyre kørekort med en mikroprocessor, når Kommissionen har fastlagt de tekniske krav hertil. Mikroprocessoren må kun indeholde kørekortets data og må kun have funktioner, der er direkte relevante for kørekortet. De tekniske krav skal bl.a. indebære, at mikroprocessorerne kan modstå forsøg på at manipulere eller ændre dataindholdet. Formålet med indførelsen af en valgfri mikroprocessor er, at medlemsstaterne skal have mulighed for at forbedre beskyttelsen mod forfalskninger af kørekort. Kommissionen uddyber yderligere i begrundelsen til forslaget, at oplysningerne kan sikres ved brug af passende infrastruktur for offentlige krypteringsnøgler og/eller digital signatur.

Datatilsynet har vurderet, at brugen af teknologi som mikroprocessorer (også kaldet RFID eller radiobrikker) kan rejse spørgsmål af databeskyttelsesretlig karakter. Datatilsynet har anbefalet, at der gives indehaveren oplysning om, hvilke oplysninger, der er lagret på radiobrikken, og som kan aflæses fra denne. Endvidere bør det sikres, at oplysningspligten kan overholdes ved indsamlingen af oplysninger fra radiobrikken, ligesom der må tages højde for reglerne om indsigtret for den registrerede i de oplysninger, som behandles ved brugen af radiobrikker.

Datatilsynet har endvidere påpeget, at der kan opstå spørgsmål om sikring af de oplysninger, som er lagret i radiobrikken, og at man ved indførelse af radiobrikker bl.a. bør være meget opmærksom på, om der kan opstå risiko for uvedkommendes aflæsning og indsamling af de lagrede oplysninger, og søge at imødegå denne risiko, f.eks. ved tekniske foranstaltninger.

Datatilsynet har henvist til, at i det konkrete tilfælde skal radiobrikken ifølge det oplyste alene indeholde de data, som står på og er direkte relevante for kørekortet. Datatilsynet har ikke taget stilling til, hvorvidt dette vil give anledning til spørgsmål af databeskyttelsesmæssig karakter, idet de tekniske standarder endnu ikke er fastlagt.

#### **4.2. Kategorier, alderskrav, udstedelse mv.**

Dansk Transport og Logistik og Rådet for Større Færdselssikkerhed har udtalt, at man kan tilslutte sig direktivets intentioner om øget trafiksikkerhed ved trinvis adgang til erhvervelse af kørekort. Rådet for Større Færdselssikkerhed har endvidere anført, at kørekort til en "højere" kategori dog altid bør være forbundet med en praktisk prøve.

Køreprøvesagkyndiges Landsforening har peget på, at der efter forslaget tilsyneladende ikke kræves lægeundersøgelse ved førstegangsudstedelse af kørekort til gruppe 1 (kategori AM, A1, A2, A, B og B/E). Foreningen fraråder denne ændring. Endvidere anbefales det, at man overvejer, hvilke læger, der skal foretage de obligatoriske lægeundersøgelser. Lægeundersøgelser foretaget af ansøgerens egen læge er ikke i alle tilfælde objektive, navnlig ikke i situationer, hvor en person skal have fornyet sit kørekort på grund af sygdom eller alder. Foreningen påpeger, at en løsning kunne være, at undersøgelsen skal foretages af en embedslæge eller lignende.

Køreprøvesagkyndiges Landsforening har endvidere udtalt, at der bør indføres regler om en obligatorisk køreuddannelse for traktorførere. Kørsel med traktorer bør efter foreningens opfattelse kræve undervisning i alle aspekter af trafikadfærd.

Dansk Metal har udtalt, at forslaget om at hæve aldersgrænserne til henholdsvis 21 og 24 år for erhvervelse af kørekort til større motorcykler (kategori A) samt til lastbil (kategori C), lastbil

med stort påhængskøretøj (kategori C/E) og større busser (kategori D), vil give store problemer for en væsentlig del af de ca. 1.300 mekanikere, som uddannes årligt. Dansk Metal henviser til, at adgangskriteriet for at begynde en erhvervsuddannelse er folkeskolens 9. klasses niveau, hvilket betyder, at uddannelsen kan påbegyndes som 16-årig. Det er et væsentligt led i uddannelsen, at eleven kan prøvekøre køretøjer efter endt servicetjek eller almindelige vedligeholdelsesreparationer for at sikre, at køretøjet er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dansk Metal finder på denne baggrund, at alderskravene bør ændres, og hvis dette ikke sker, bør der etableres en særlig ordning for personer, der i forbindelse med deres uddannelse, måtte komme i klemme i disse alderskategorier. Bilbranchen har anført lignende synspunkter og tilføjet, at de foreslåede alderskrav vil betyde store ulemper for bilbranchens arbejde med disse køretøjer, også når der er tale om færdigt uddannede medarbejdere, som endnu ikke opfylder alderskravet på 21 og 24 år.

### 4.3. Knallerter

Rådet for Større Færdselssikkerhed har udtalt, at man ikke finder, at der er behov for at indføre en ny kørekortkategori for knallerter i Danmark. Den danske model, hvor 16-årige kan erhverve knallertbevis til 30-knallert (ikke registreringspligtig knallert) i ungdomsskolerne, og hvor der for at føre 45-knallert (registreringspligtig knallert) kræves kørekort til motorcykel eller bil, og dermed en alder af 18 år, fungerer udmærket. Rådet for Større Færdselssikkerhed finder det uheldigt, hvis aldersgrænsen for at erhverve kørekort til 45-knallert sættes ned fra 18 år til 16 år. Rådet for Større Færdselssikkerhed anbefaler, at man i Danmark holder fast ved forskellen i køreuddannelsen for henholdsvis 30-knallert og 45-knallert, og at det overvejes, om en knallertkører over 18 år bør bestå en prøve i lighed med de yngre knallertkørere for at få kørekort til 30-knallert, såfremt den pågældende ikke har erhvervet eller er fradømt kørekort til bil eller motorcykel.

Dansk Kørelærer-Union har udtalt, at retten til at føre knallert bør gøres betinget af både en teoretisk og praktisk undervisning og prøve foretaget af godkendte kørelærere.

Kommunernes Landsforening har udtalt, at man forudsætter, at forslaget om ændrede regler om kørekort til knallert ikke vil betyde ændringer i den administrative arbejdsfordeling i Danmark, hvorefter det er kommunerne, der har kompetencen til at udstede knallertbevis til 16-17-årige på grundlag af den kommunale ungdomsskoles undervisning i knallertkørsel.

Danmarks Transportforskning har udtalt, at for kørekort til knallert indebærer forslaget ændringer, der kan have alvorlige sikkerhedsmæssige konsekvenser i Danmark. Ved forslaget påtænkes det at indføre en kategori AM, hvorefter kørekort til knallert med en hastighed på op til 45 km/t kan erhverves som 16-årig. Danmarks Transportforskning påpeger i den forbindelse, at da de registreringspligtige knallerter blev indført i Danmark, blev alderskravet for erhvervelse af køre-



kort hertil fastsat til 18 år eller derover af hensyn til trafiksikkerheden. Efter Danmarks Transportforsknings vurdering kan denne begrænsning ikke opretholdes efter forslaget om en ny kategori AM (knallert). Danmarks Transportforskning finder, at 45-knallerter ikke bør inkluderes i kategori AM.

#### **4.4. Motorcykler (Kategori A1, A2 og A)**

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder det hensigtsmæssigt, at det sikres, at motorcykelkørerne har erfaring fra mindre maskiner, før de må køre på de største motorcykler. Rådet for Større Færdselssikkerhed kan tilslutte sig forslaget om et alderskrav på 24 år eller 3 års erfaring fra motorcykler med maksimalt 125 cm<sup>3</sup>.

Danske Motorcyclisters Råd har udtalt, at man ikke er enige i, at alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori A (stor motorcykel) hæves til 24 år. Danske Motorcyclisters Råd henviser til, at der ikke er nogle undersøgelser, der bekræfter, at kraftige motorcykler er mere farlige i trafikken. Danske Motorcyclisters Råd kan tilslutte sig forslaget om, at medlemsstaterne ikke længere kan fastsætte strengere supplerende normer for kategori A1 (let motorcykel), ligesom man kan tilslutte sig, at det ikke længere skal være et krav, at personer, der har kørekort til kategori A1 (let motorcykel) eller kategori A2 (mellemstor motorcykel), skal bestå en teoriprøve ved overgang til en højere motorcykelkategori.

Danske Motorcyclisters Råd foreslår, at alderskravet til kategori A1 (let motorcykel) nationalt fastsættes til 17 år for at følge intentionerne om trinvis adgang til erhvervelse af kørekort.

MC Touring Club Danmark har udtalt, at foreningen generelt er meget skeptiske over for såvel de nuværende regler som de foreslåede med hensyn til alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori A (stor motorcykel). MC Touring Club Danmark har henvist til, at foreningen ikke har set dokumentation for, at begrænsningen af, hvor store motorcykler personer mellem 18-21 år må føre, har haft nogen positiv effekt på ulykkesfrekvensen eller færdselssikkerheden som helhed. Derimod har udenlandske undersøgelser (f.eks. den meget omfattende Hurst-undersøgelse i USA) og danske undersøgelser vist, at der ikke kan påvises nogen sammenhæng mellem ulykkesfrekvens og motorcyklens størrelse. MC Touring Club Danmark har henvist til, at det afgørende for ulykkesfrekvensen er førerens rutine, og at man derfor ikke finder, at der er en rationel begrundelse for at opretholde eller indføre en højere aldersgrænse for erhvervelse af kørekort til kategori A (stor motorcykel) end til kørekort til kategori A2 (mellemstor motorcykel).

Danmarks Transportforskning har udtalt, at kategorien A1 (let motorcykel) vil indebære, at kørekort til motorcykler på under 125 cm<sup>3</sup> vil kunne erhverves af personer på 16 år eller derover.

Det vil betyde, at endnu hurtigere tohjulede køretøjer vil blive tilladt for de 16-18-årige i Danmark, end det hidtil har været tilfældet.

Danmarks Transportforskning har foreslået, at alderskravet for erhvervelse af kørekort til stor motorcykel (kategori A) hæves til 24 år. I den forbindelse henvises til, at ulykkesstatistikkerne viser, at risikoen for, at nye førere af kraftige motorcykler indblandes i ulykker er særlig stor, når de er under 24 år. Danmarks Transportforskning henviser til, at todelingen af kørekort til motorcykel blev indført i EU i slutningen af 1990'erne, og at man ikke er bekendt med undersøgelser, der har evalueret denne ændring, eller i øvrigt undersøgelser, der entydigt har kunnet underbygge, at nye/unge motorcyklisters risiko er særlig stor, når de kører kraftigere motorcykler. De tværgående undersøgelser, som Danmarks Transportforskning har kendskab til om betydningen af motorcyklens motorstørrelse eller motorstyrke for uheldsrisikoen, har vist, at der ikke foreligger noget klart bevis herpå. Meget af forklaringen på, at flere store motorcykler end små bliver indblandet i uheld, skal findes i, at der køres forholdsvis flere kilometer på store end på små motorcykler, og at kørslen oftere finder sted på veje, hvor der kan køres hurtigt. Til gengæld står det klart, at ung alder og lav erfaring også her er meget dominerende faktorer, når det handler om uheldsrisiko.

I en rapport fra Danmarks Transportforskning om 45-knallerter (Hans Lund: 45-knallerter – kørekort, risiko, hastighed, uheld. Danmarks Transportforskning, Rapport 1, 2002) fremgår det, at uheldsrisikoen pr. kørte kilometer for 30-knallerter er ca. 1/3 højere end for 45-knallerter. Tallet er behæftet med ret stor usikkerhed, og det er ikke muligt at opdele risikoen på aldersgrupper. Forskellen i uheldsrisikoen passer dog godt med, at en meget stor del af de uheld, der sker med 30-knallerter, sker for 16-17-årige, mens uheldene for 45-knallerter er mere jævnt fordelt med størsteparten mellem 18 og 25 år.

I samme rapport fremgår det endvidere, at uheldsrisikoen pr. kørte kilometer generelt er langt højere for tohjulede motorkøretøjer end for personbiler, nemlig 20-30 dræbte og alvorlig tilskadedekomne pr. 10 mio. kilometer mod personbilens 0,4 dræbte og alvorlig tilskadedekomne pr. 10 mio. kilometer. Samme billede finder man i andre lande.

Danmarks Transportforskning stiller sig derfor undrende overfor, at det foreslås at indføre et alderskrav på 24 år for de store motorcykler, mens der for de lette motorcykler (kategori A1) fastsættes et alderskrav på 16 år, når alder er af større betydning for uheldsrisikoen end størrelsen på motorcyklen. Danmarks Transportforskning henviser til, at selv om de lette motorcykler ikke har den samme motorstyrke som de store motorcykler, så har de stadig et anseligt hastigheds- og accelerationspotentiale i forhold til de køretøjer, som hidtil har været tilladt for denne aldersklasse. Hertil kommer, at den eksisterende mulighed for nationalt at fastsætte strengere, supplerende normer for denne kategori ophæves.

Danmarks Transportforskning har endvidere påpeget, at i Tyskland er de små motorcykler tilladt for de 16-17-årige. Af en tysk undersøgelse (Kai Assing: Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahren. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 137, 2002) om uheldsrisikoen pr. indregistrerede let motorcykel i forhold til aldersklasser fremgår det, at de 16-18-åriges risiko er ca. 9 gange så høj som de 18-20-åriges på samme størrelse motorcykler. Ved sammenligning af de 16-17-åriges uheldsrisiko med den risiko, 18-20-årige havde på motorcykler af alle størrelser, var de 16-17-åriges risiko væsentlig højere. Danmarks Transportforskning har derfor vurderet, at en lempelse af alderskravet, således at 16-17-årige kan erhverve kørekort til lette motorcykler (kategori A1), må forventes at indebære en forværring af denne aldersgruppes trafiksikkerhed.

Danmarks Transportforskning har i øvrigt bemærket, at artikel 7, stk. 2, giver medlemslandene mulighed for at gøre undtagelser fra alderskravet og udstede kørekort til kategori A (stor motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) til personer, der er fyldt 17 år. Danmarks Transportforskning stiller sig undrende overfor, at der kan gøres undtagelser for kategorien A (stor motorcykel) og ikke A2 (mellemstor motorcykel), når henses til den væsentlig højere aldersgrænse, der foreslås for kategori A (stor motorcykel). På den anden side kan andre medlemslande nægte at anerkende gyldigheden på deres eget område, hvis indehavere af kørekort ikke er fyldt 18 år. Det gælder imidlertid kun for kørekort af kategori B (almindelig bil), idet kategori A (stor motorcykel) ikke er nævnt. Danmarks Transportforskning finder det meget betænkeligt, at der med hensyn til netop de store motorcykler, der har en høj uheldsrisiko, ikke er mulighed for at stille krav om en aldersgrænse på 18 år.

#### **4.5. Almindelige biler (kategori B og B/E) og trehjulede cykler og quadricykler (kategori B1)**

Dansk Kørelærer-Union har udtalt, at man anbefaler den foreslåede ændring af definitionerne af kategori B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Køreprøvesagkyndiges Landsforening har udtalt, at man er enige i den foreslåede ændring af definitionen af kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj), idet der længe har været stor usikkerhed om, hvilke typer af køretøjer, der kan sammenkobles og føres med kørekort til kategori B (almindelig personbil). Den foreslåede ændring vil formentlig også øge færdselssikkerheden, når henses til at kørekort til kategori B hidtil har givet adgang til køre med et meget stort påhængskøretøj.

Danske Motorcyklisters Råd har udtalt, at man finder det positivt, at kørekort til kategori B (almindelig personbil) ikke automatisk giver ret til at føre køretøjer i kategorien AM (knallerter).

Forenede Danske Motorejere har udtalt, at man ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt kan tilslutte sig forslaget om de ændrede regler om definitionen af kategori B (almindelig bil), hvorefter der kun kan tilkobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg. Det er dog en forudsætning, at de ændrede regler alene får virkning for personer, der første gang får udstedt kørekort efter direktivets ikrafttræden. Forenede Danske Motorejere kan ikke tilslutte sig forslaget, hvis det munder ud i en adgang til at lade de skærpede regler være gældende for nuværende indehavere af kørekort til kategori B (almindelig bil), herunder personer, der skal have udstedt nyt kørekort, fordi deres gamle kørekort er blevet beskadiget, tabt eller stjålet.

Forenede Danske Motorejere har endvidere påpeget, at kørekort til kategori B (almindelig bil) efter forslaget vil give adgang til at føre biler med tilladt totalmasse på ikke over 3.500 kg, som befordrer højst 8 personer foruden føreren, hvor kriteriet tidligere var biler inden for samme vægtgrænse med højst 8 siddepladser foruden førerens plads. Forenede Danske Motorejere er af den opfattelse, at der herved reelt er tale om et forbud mod at medtage mere end 8 passagerer i en personbil, også selvom bilens totalvægt ikke derved overskrides. Samtidig giver kørekort til kategori D (bus) fremover adgang til at føre biler, der anvendes til befordring af over 8 personer foruden føreren, uden at antallet af siddepladser er fastsat i direktivet. Forstået efter ordlyden vil antallet af faktisk medbragte passagerer og ikke antallet af siddepladser fremover afgøre, hvorvidt man har gyldigt kørekort til det pågældende type køretøj i modsætning til de gældende regler, der giver indehavere af kørekort til kategori D (bus) adgang til at føre personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads.

Dansk Camping Union har oplyst, at forslaget om ændringer af kørekort til kategori B (almindelig bil) vil have vidtgående konsekvenser for campinghvervet. Efter forslaget vil kørekort til kategori B (almindelig bil) give ret til at føre en personbil på højst 3.500 kg totalvægt med 8 siddepladser foruden førerens. Til et sådant motorkøretøj kan tilkobles et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på ikke over 750 kg. Dansk Camping Union ser den tekniske begrundelse for forslaget som et fremskridt. Dansk Camping Union er dog af den opfattelse, at de skærpede regler kun bør være gældende med virkning efter direktivets ikrafttræden, og ikke for nuværende indehavere af kørekort til kategori B (almindelig bil), eller for personer, der skal have udstedt nyt kørekort i forbindelse med tab, tyveri eller beskadigelse af kørekortet.

Dansk Camping Union har endvidere oplyst, at efter de gældende regler eksisterer der en dansk særregel, således at en enhed bestående af et trækkende køretøj af kategori B og et påhængskøretøj med en samlet tilladt totalmasse på ikke over 3.500 kg og med en tilladt totalmasse for påhængskøretøjet, der ikke overstiger bilens egenvægt med tillæg af 50 kg, kan føres med et kørekort til kategori B (almindelig bil). Dansk Camping Union har henvist til, at denne særregel har udløst bøder i Tyskland for danske campister i tilfælde, hvor påhængskøretøjets tilladte totalvægt

har overstegit bilens totalvægt. Dansk Camping Union har på denne baggrund anbefalet, at reglerne herom forenkles, således at reglerne om kørekort fortolkes ens.

Camping Branchen har oplyst, at man har konstateret væsentlige problemer med de gældende danske regler om kørekort til kategori B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj). Camping Branchen har endvidere oplyst, at man ikke finder, at forslaget løser problemerne, men derimod skaber en række nye problemer. Forslaget vil dog også indebære det positive forhold, at reglerne i EU bliver ens, hvorfor man har forståelse for, at reglerne bliver harmoniseret. Camping Branchen har anbefalet, at reglerne kun bør omfatte personer, som erhverver kørekort efter direktivets ikrafttræden. Der henvises i den forbindelse til, at det vil være urimeligt at forlange, at de 250.000 danske campister, der i mange år uden væsentlige problemer har kørt med påhængskøretøjer, skal bestå yderligere køreprøver.

Alternativt har Camping Branchen anbefalet, at der indføres en overgangsperiode på mindst 10 år, hvor kørsel med kørekort erhvervet før direktivets ikrafttræden stadigvæk kan ske efter de gældende regler. Endvidere har Camping Branchen udtalt, at det bør sikres, at de nye regler også ratificeres i de andre EU-lande, samt at de andre lande også accepterer eventuelle overgangsbestemmelser. Camping Branchen har også henvist til, at forslaget vil pålægge campister væsentlige ekstraomkostninger, at campingerhvervet og turisterhvervet vil miste stor omsætning og indtjening, og at forslaget vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser for de offentlige myndigheder på grund af det store antal personer, som vil skulle erhverve kørekort til kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj). Camping Branchen har endelig oplyst, at en ændring af reglerne sandsynligvis ikke vil medføre en reduceret uheldsfrekvens.

#### **4.6. Lastbiler og busser (kategori C1, C, C1/E, C/E, D1, D, D1/E og D/E)**

Dansk Kørelærer-Union har udtalt, at man mener, at de gældende danske definitioner bør bibeholdes, og at man derfor ikke kan anbefale de foreslåede ændringer af kategorierne for lastbiler og busser, og de foreslåede ændringer af alderskravene for erhvervelse af kørekort hertil.

Køreprøvesagkyndiges Landsforening har udtalt, at den gradvise erhvervelse af kørekort for erhvervschauffører bør indebære en prøve i praktisk kørsel, færdigheder i kontrol af køretøjets sikkerhedsmæssige udstyr og evne til at befordre personer sikkert fra et punkt til et andet ad den nærmeste rute.

Danske Biludlejere har udtalt, at man er enige i indførelsen af kørekortkategorierne C1 (lille lastbil), C (lastbil), D1 (lille bus) og D (bus), der adskiller store og mindre lastbiler og busser.

Dansk Transportforskning har udtalt, at ændringerne for kategorierne lastbil og busser (kategori C1, C, D1 og D) vil være potentielt gavnlige fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt, idet aldersgrænsen for kørsel med de største køretøjer over 6000 kg (kategori C) og over 16 personer og 7 meter (kategori D) hæves til henholdsvis 21 år og 24 år. Der henvises til, at megen forskning har vist, at unge begyndere har en højere uheldsrisiko end ældre. Det kan derfor være hensigtsmæssigt at begrænse de unges adgang til store lastbiler og busser, idet den potentielle skadevirkning i kollisioner i form af personskader på andre involverede trafikanter stiger med størrelsen/vægten af lastbilen/bussen. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere forslagets sikkerhedsmæssige effekt, da der for professionelle chauffører stadig kan gælde lavere aldersgrænser efter direktiv 2003/59/EF.

#### **4.6.1. Lastbiler (kategori C1, C, C1/E og C/E)**

Dansk Transport og Logistik har udtalt, at man for så vidt angår alderskravet hæfter sig ved, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om uddannelse af førere af visse erhvervs-køretøjer giver adgang til erhvervelse af kørekort til kategori C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) som 18-årig, når ansøgeren har gennemgået et fuldstændigt kvalifikationskursus af 280 timers varighed. Dansk Transport og Logistik finder det vigtigt, at transportvirksomhederne under uddannelse af unge mellem 18 og 21 år er sikret, at disse kan opnå de relevante kvalifikationer i uddannelsestiden, således at denne aldersgruppe kan opnå en sikkerhedsmæssig optimal uddannelse.

Dansk Transport og Logistik har endvidere udtalt, at man med hensyn til den trinvis adgang til erhvervelse af kørekort finder det ønskeligt, at den teoretiske uddannelse samt aflæggelse af praktiske og teoretiske prøver sammenkædes med alderskravet, således at ansøgeren ikke kan gennemføre uddannelsen og prøveaflæggelsen før det pågældende alderskrav er opfyldt eller umiddelbart før det er opfyldt.

Dansk Transport og Logistik har endvidere foreslået, at vægtgrænsen for påhængskøretøjer, der må føres med kørekort til lastbil (kategori C) skal sættes op til 3.500 kg totalvægt. Baggrunden for forslaget er, at der er en del forskellige arbejdsredskaber, som f.eks. mandskabslifte, flytte-lifte, kompressorer og små skurvogne mv., der kan kobles til en lastbil. I de fleste tilfælde har disse arbejdsredskaber en totalvægt på over 750 kg, og en lastbil med et sådant arbejdsredskab tilkoblet kan således ikke føres med kørekort til lastbil (kategori C).

Dansk Transport og Logistik har på denne baggrund foreslået, at kørekort til kategori C bør give ret til at føre lastbil med et påhængskøretøj på indtil 3.500 kg samlet akseltryk med stiv trækstang og med påløbsbremse, der opfylder kravene i Detailforskrifter for køretøjer for en påhængsvogn. Der kan således fastsættes en begrænsning om, at der ikke må være styrende aksel

eller anden form for bremse end mekanisk påløbsbremse. En sådan ændring vil efter organisationens opfattelse have stor betydning for de vognmandsvirksomheder, hvor man anvender arbejdsredskaber af den nævnte art i dagligdagen, og hvor man i stor udstrækning ansætter mandskab, der ikke er i besiddelse af kørekort til lastbil med stort påhængskøretøj (kategori C/E).

#### **4.6.2. Busser (kategori D1, D, D1/E og D/E)**

Kommunernes Landsforening har udtalt, at kommunerne vil blive berørt af forslagene om ændring af reglerne om kørekort til små busser indrettet til 8 voksne eller 12 børn. Det er Kommunernes Landsforenings umiddelbare opfattelse, at gennemførelse af forslagene vil være forbundet med øgede udgifter for kommunerne, og Kommunernes Landsforening forudsætter, at Justitsministeriet i forbindelse med en kommende implementering af direktivet – i overensstemmelse med reglerne om det udvide totalbalanceprincip – vil komme med et udspil om de administrative og økonomiske konsekvenser af forslagene.

Danske Busvognmænd har udtalt, at man kan tilslutte sig en opdeling af kravene for erhvervelse af kørekort til busser til befordring af højst 16 personer (kategori D1) og busser til befordring af mere end 16 personer (kategori D). Danske Busvognmænd finder dog ikke, at en forhøjelse af alderskravet til 24 år for erhvervelse af kørekort til busser til befordring af mere end 16 personer (kategori D) er rimelig, idet der erfaringsmæssigt ikke er belæg for, at unge chauffører udgør en større trafikikkerhedsmæssig risiko end ældre chauffører. Danske Busvognmænd foreslår, at alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori D (bus) og D1 (lille bus) bør svare til alderskravet for erhvervelse af kørekort til kategori C (lastbil) og C1 (lille lastbil), således at alderskravene for kategori D1 (lille bus) bliver 18 år, og alderskravet for kategori D (bus) bliver 21 år.

#### **4.7. Gyldighedsperioder af kørekort og fornyelse af kørekort**

Dansk Transport og Logistik har udtalt, at man kan tilslutte sig direktivets intentioner om øget trafikikkerhed ved, at gyldighedsperioderne gøres ens. Dansk Transport og Logistik kan tilslutte sig kravet om helbredsundersøgelse hvert femte år for erhvervschauffører. Dansk Transport og Logistik påpeger, at det er vigtigt, at kravet om lægeundersøgelse – som det er nævnt i direktivet – falder sammen med en administrativ fornyelse af kørekortet. I den forbindelse foreslår Dansk Transport og Logistik, at indehavere af erhvervskørekort, der pålægges periodevis lægeundersøgelser, adviseres om lægeundersøgelsen og fornyelsen af kørekortet 2-3 måneder før dets udløb.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har udtalt, at man foreslår, at der i Danmark udover helbreds kontrol indføres en kontrollerende prøve af kørekortindehaverens tekniske og praktiske færdigheder i trafikken i forbindelse med den administrative fornyelse af kørekortet hvert 5. eller 10. år. Rådet for Større Færdselssikkerhed vurderer, at den kontrollerende prøve ville kunne

gennemføres som en stikprøvekontrol af kørekortindehaverne, således at der hvert år tilfældigt udvælges f.eks. 2.000 bilister og motorcyklister til kontrollerende køreprøve i forbindelse med den administrative udskiftning af kørekortet. Det er Rådet for Større Færdselssikkerhed vurdering, at en jævnlig genopfriskning af kørefærdighederne for kørekortindehavere vil have en gavnlig effekt på trafikikkerheden generelt. Det påpeges i den forbindelse, at selvom man har et kørekort og får det udskiftet hvert 10. år, er det ikke nødvendigvis ensbetydende med, at man jævnligt færdes i trafikken i bil eller på motorcykel.

Dansk Kørelærer-Union har udtalt, at man anbefaler, at der allerede nu bliver en pligt i alle EU-lande til helbreds kontrol for indehavere af kørekort til personbil og motorcykel i lighed med den hyppighed af lægekontrol, der allerede er obligatorisk for indehavere af bus- og lastbilkørekort. Dansk Kørelærer-Union foreslår endvidere, at forslaget om en begrænset administrativ gyldighedsperiode af kørekort kun skal gælde for kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden.

Forenede Danske Motorejere har udtalt, at man finder det betænkeligt, at de enkelte medlemsstater kan kræve lægeundersøgelse eller andre forholdsregler foretaget på tidspunktet for kørekortets administrative fornyelse, uanset den begrænsede gyldighedsperiode kun skal gælde for nye kørekort udstedt efter direktivets ikrafttrædelse. Det påpeges, at lægeundersøgelser vil påføre kørekortindehavere økonomiske omkostninger, som de ikke har for øjeblikket, hvor de som udgangspunkt har gyldigt kørekort indtil det fyldte 70. år. Personer, der mister kørekortet ved tab eller tyveri, vil blive stillet i en dårligere position, hvis forslaget om administrativ fornyelse også skal gælde ved udstedelse af erstatningskørekort.

Dansk Køreskole Forening har anført, at såfremt der indføres krav om lægeundersøgelse i forbindelse med administrativ fornyelse af kørekort, bør der ikke kunne stilles strengere mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed end de krav, der var gældende, da den pågældende erhvervede kørekort første gang.

#### **4.8. Tiltag mod kørekortturisme**

Datatilsynet har påpeget, at forslagets betragtninger ikke indeholder nærmere oplysninger om bestemmelsen i artikel 8, stk. 5, om medlemsstaternes foranstaltninger for at sikre, at ansøgere om kørekort ikke i forvejen har et kørekort, der er gyldigt eller inddraget af myndighederne i en anden medlemsstat. Af Kommissionens begrundelse fremgår det, at formålet med bestemmelsen er at løse problemet med "kørekortturisme". Der er ifølge Kommissionen et stort problem med borgere, der slår sig ned i en anden medlemsstat med det formål at søge om nyt kørekort dér, når deres sædvanlige bopælsstat har inddraget deres kørekort på grund af en alvorlig overtrædelse af færdselsreglerne. Det er på denne baggrund, at forslaget indeholder reglen om, at en medlemsstat ikke må udstede kørekort til en person, hvis kørekort er inddraget.



Datatilsynet har oplyst, at man anerkender, at foranstaltninger, der har til formål at øge trafikikkerheden, forfølger et sagligt formål. Det står imidlertid ikke på det foreliggende grundlag Data-tilsynet klart, hvordan man i praksis påtænker at gennemføre kontrollen af, om en ansøger har fået inddraget sit kørekort i et andet land.

#### **4.9. Krav til køretøjer til køreuddannelse og prøver (Bilag 2)**

Dansk Transport og Logistik har om minimumskravene til køretøjer der anvendes til uddannelse og den praktiske prøve til kørekort til lastbil (kategori C) udtalt, at man finder det vigtigt, at eleverne uddannes og aflægger køreprøve i køretøjer, der kommer så tæt på de maksimale mål som muligt. Det foreslås derfor, at minimumskravet til lastbiler, der anvendes ved uddannelse og aflæggelse af køreprøver, skal være en længde på 10 meter, en bredde på 2,5 meter og en tilladt totalvægt på 16.000 kg. For vogntog (kategori C/E) foreslår Dansk Transport og Logistik, at minimumskravet skal være en samlet længde på mindst 16 meter, en bredde på 2,5 meter og en tilladt totalvægt på 30.000 kg.

Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark anbefaler, at det ikke længere bør være en del af den praktiske prøve for motorcykel, at den pågældende i forbindelse med køreprøven skal foretage de manøvrer, der er nævnt i forslagetets bilag 2, pkt. 6.2.3.-6.2.5. Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark henviser til, at kravet er overflødigt, idet manøvrerne er en del af køreuddannelsen. Endvidere henvises til, at manøvrerne i forbindelse med køreprøven skal udføres på et køreteknisk anlæg, hvilket er bekosteligt for eleven. Endelig henvises til, at kravene ikke har nogen positiv effekt på færdselssikkerheden. Dansk Kørelærer-Union har udtalt, at man også er imod, at de nævnte manøvrer er en del af køreprøven til motorcykel, og at man i stedet kunne gøre undervisning og uddannelse i disse manøvrer obligatorisk på køretekniske anlæg, og at der kunne indføres stikprøvekontrol af undervisningen for at sikre den fornødne kvalitet.

Køreprøvesagkyndiges Landsforening finder, at der bør foretages ændringer i kravene til de køretøjer, der anvendes ved den praktiske køreprøve til kategori B (almindelig bil). Den gældende mindste tophastighed på 100 km/t er efter foreningens opfattelse forældet og bør sættes op. Den manglende effekt vil have betydning for bl.a. indfletning og kørsel på motorvejen og accelerati-onsevnen under almindelig tilpasning i trafikken.

#### **4.10. Køreprøvesagkyndige**

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder det hensigtsmæssigt, at der stilles krav til de køreprøvesagkyndige. Rådet for Større Færdselssikkerhed anbefaler, at den danske holdning til dette

punkt tager udgangspunkt i den igangværende vurdering og revision af den danske kørelæreruddannelse.

Dansk Kørelærer-Union har anbefalet, at køreprøvesagkyndige altid skal have et gyldigt kørekort til den kategori, de er køreprøvesagkyndige for, og at de derudover skal have gennemgået en grunduddannelse og have pligt til at deltage i periodisk efteruddannelse.

Køreprøvesagkyndiges Landsforening ser frem til, at der indføres ens krav for køreprøvesagkyndige, krav om efteruddannelse og gradvis adgang til at eksaminere i forskellige kategorier. Foreningen kan tilslutte sig, at der bliver lagt stor vægt på uddannelse og efteruddannelse af køreprøvesagkyndige.

Dansk Køreskole Forening har anført, at det bør være en betingelse for at virke som køreprøvesagkyndige, at man har kørekort til alle kategorier og gennemført nødvendig uddannelse. Foreningen finder endvidere, at adgangen til at eksaminere i de forskellige kategorier skal erhverves gradvist. Efter foreningens opfattelse bør det ikke være et krav, at man er politibetjent, bilassistent eller bilinspektør.

## **5. Lovgivningsmæssige og finansielle/økonomiske konsekvenser**

Forslaget indebærer, at der vil skulle foretages en række ændringer af færdselsloven. Der vil endvidere skulle foretages en revision af dele af kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret. I tilknytning til indførelse af nye kørekortkategorier skal der udarbejdes nye undervisningsplaner for køreprøver til disse kategorier.

Endelig vil der skulle fastsættes regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige.

Rigspolicechefen skønner, at forslaget vil medføre merudgifter for politiet i forbindelse med udstedelse af kørekort, afholdelse af teoriprøver og praktiske prøver, ændringer i kørekortregisteret mv. på i størrelsesordenen 5 mio. kr. Herudover har Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen påpeget, at de foreslåede ændringer af reglerne for kørekort til knallert og kørekort til små busser vil medføre øgede udgifter for de kommunale parter. Omfanget heraf er endnu ikke opgjort.

## **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen finder, at målene for de foreslåede foranstaltninger ikke i tilstrækkelig grad kan realiseres af medlemsstaterne hver for sig.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

### **7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg og Retsudvalg**

Folketingets Europaudvalg og Retsudvalg blev orienteret om sagen forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2003, hvor Kommissionen præsenterede forslaget.