



SAMLENOTAT

17. maj 2023
2023-100

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012.....	2
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.....	28



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

Nyt notat.

KOM (2023) 127

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Kommissionens forslag har til formål at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed for borgerne i EU. Forslaget tager højde for nye udfordringer for mobiliteten, navnlig på det digitale område, og vil bidrage til målene for EU's strategi for intelligent og bæredygtig mobilitet.

Af væsentlige elementer i forslaget kan nævnes:

- *etablering af et digitalt kørekort med henblik på gensidig anerkendelse,*
- *forkortelsen af gyldighedstiden for kørekort til fem år for personer over 70 år og krav om foranstaltninger til vurdering af føreregnethed,*
- *indførelse af krav om ledsaget kørsel som forudsætning for udstedelse af kørekort til 17-årige, samt*
- *indførelse af alkoholpromillegrænse på 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.*

Direktivforslaget opdaterer endvidere regler og krav for udstedelse, fornyelse og gyldighedsperiode, herunder i forhold til krav til en køreprøve og vilkår om fysisk og mentalt helbred. Endelig fjerner eller ændrer direktivforslaget utidssvarende eller unødigt bebyrdende regler og krav relateret til kørekort.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget, der indeholder en nødvendig modernisering af de fælleseuropæiske regler om kørekort.



Regeringen finder dog, at der kan rejses tvivl om, hvorvidt det er nødvendigt at regulere en prøveperiode for nye førere på EU-niveau, herunder indførelse af en alkoholpromillegrænse i prøveperioden, og dermed hvorvidt denne del af forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er endvidere forbeholden over for forkortelsen af gyldighedstiden for kørekort til fem år for personer over 70 år og dertil knyttede krav om vurdering af føreregnethed samt forslaget om ledsaget lastbilkørsel for 17-årige.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag om indførelse af rammerne for gensidig anerkendelse af digitalt kørekort, men finder direktivets tidsramme for medlemsstaternes etablering af et mobilkørekort indenfor 4 år fra vedtagelse for optimistisk.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige implementeringskonsekvenser for blandt andet færdselsloven. Forslaget forventes endvidere at have betydelige statsfinansielle konsekvenser. Konsekvenserne vil blive undersøgt nærmere.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 ved KOM(2023) 127 fremsat forslag til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 91, stk. 1. Forslaget blev oversendt til Rådet i den danske sprogversion den 11. april 2023.

Kørekortdirektivet blev første gang indført i 1980 og har efterfølgende gennemgået to revisioner i henholdsvis 1991 og 2006. Det nugældende kørekortdirektiv, som stammer fra 2006 indeholder fælleseuropæiske regler for kørekort, der er gældende for mere end 250 millioner førere.

Baggrunden for denne revision af kørekortdirektivet er dels ønsket om øget harmonisering, dels behovet for at tilpasse reguleringen til den teknologiske udvikling og tilpasning af direktivet i forhold til den grønne omstilling af transportsektoren.



3. Formål og indhold

Det overordnede formål med det reviderede kørekortdirektiv bygger videre på formålet med det eksisterende direktiv, nemlig at forbedre færdselssikkerheden og lette den frie bevægelighed i EU. Desuden skal det bidrage til at øge ensartetheden og gennemsigtigheden i kørekortreglerne på tværs af EU's medlemslande.

Revisionen har endvidere til formål at understøtte den digitale transformation med indførelse af digitale kørekort i EU. Endelig skal det bidrage til at gøre vejtransporten mere bæredygtig.

For at understøtte ovennævnte formål lægger direktivet op til følgende ændringer af væsentlig betydning:

Indførelse af "mobilkørekort" (forslagets artikel 3 og 5)

Det foreslås, at medlemsstaterne senest fire år fra vedtagelse af direktivet skal indføre digitale kørekortbeviser (i direktivet benævnt "mobilkørekort"), og at disse skal indføres som primær udstedelsesform. Det skal dog fortsat være muligt at få udstedt et fysisk kørekort, hvis man anmoder om det. De nærmere tekniske standarder for mobilkørekort baseres på den såkaldte europæiske identitetstegnebog ("Digital Identity Wallet") i henhold til revisionen af eIDAS-forordningen¹. Kommissionen får beføjelse til at ændre de tekniske standarder via delegerede retsakter.

Fremrykket ombytning af kørekort (forslagets artikel 4, stk.4)

Direktivet lægger op til, at medlemsstaterne skal sikre, at fristen for, hvornår alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, opfylder alle direktivets krav, fremrykkes med tre år til 19. januar 2030.

Lempelse af reglerne om trinvis erhvervelse af kørekort (forslagets artikel 9, stk. 1)

Direktivet lægger op til, at der kan erhverves kørekort til kategori CE² uden forudgående erhvervelse af kørekort til kategori C³. Det

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked.

² Et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg.

³ (Last)bil med totalmasse på over 3500 kg.



samme gør sig gældende for kategori DE⁴-kørekort, som kan erhverves uden at erhverve D⁵ først. Formålet hermed er at lette adgangen til kategorierne og chaufførerhvervet med henblik på at afbøde chaufførmanglen på markedet.

Øget vægtgrænse for el-drevne køretøjer i kategori B (forslagets artikel 9, stk. 2, litra h)

Der stilles forslag til øget tilladt vægtgrænse for kategori B-køretøjer fra 3.500 kg. til 4.250 kg, såfremt de er drevet af alternative brændstoffer, med henblik på at understøtte den grønne omstilling.

Ændringer i gyldighedstid for kørekort (forslagets artikel 10, stk. 2)

Med forslagets artikel 10, stk. 2 forkortes gyldighedstiden til 5 år på kørekort, efter man er fyldt 70 år. Forslaget indebærer, at borgere, der er fyldt 70 år, skal forny kørekortet hvert 5. år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser.

Selverklæring om helbred (forslagets artikel 10, stk. 3 og bilag III)

For at sikre, at førere vedblivende lever op til kravene til fysisk og mentalt helbred, som er defineret i direktivets bilag III, indføres med direktivet i artikel 10, stk. 3, et krav om, at der udfyldes en selverklæring om helbred ved udstedelse af kørekort i gruppe 1 (almindelig bil, motorcykel mv.) og ved enhver administrativ fornyelse af kørekortet.

Lempelse af varighedsbegrænsning for diabetikere i gruppe 1 (forslagets bilag III)

Direktivet lægger op til at udvide varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe 1-køretøjer med diabetes fra 5 år til 10 år.

Ombytning af kørekort udstedt af tredjelande (forslagets artikel 12)

Med forslagets artikel 12 ændres reglerne om ombytning af kørekort fra tredjelande. Der lægges op til, at Kommissionen ved gennemførelsesretsakt kan fravige kravet om, at der skal påføres en

⁴ Et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg.

⁵ Køretøj konstrueret til befordring af 8 personer eller derover (bus)



særlig kode på kørekort, der er ombyttet på baggrund af et kørekort udstedt af et tredjeland, hvis Kommissionen vurderer, at tredjelandet har indført rammer for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens.

I forslaget artikel 12, stk. 6, opstilles en række elementer, som Kommissionen som minimum skal tage hensyn til ved vurderingen af, om et tredjeland har indført rammer for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafiksikkerhedsniveau, der svarer til Unionens. Samtidig lægges der op til, at der skal ske en regelmæssig revision, mindst hvert fjerde år, af trafiksikkerhedssituationen i det pågældende land.

Ledsaget kørsel for førere under 18 år (forslagets artikel 14)

Med forslaget artikel 14 gøres erhvervelse af B-kørekort for 17-årige betinget af, at kørsel indtil det fyldte 18. år ledsages af en rutineret fører, der lever op til følgende krav:

- a) er mindst 25 år gammel,
- b) har kørekort til den relevante køretøjskategori udstedt mere end fem år forinden,
- c) ikke har fået frataget førerretten inden for de seneste fem år,
- d) ikke er strafferetligt dømt som følge af en færdselsrelateret forseelse.

Artikel 14 udvider også muligheden for at lade 17-årige føre kategori C (lastbil over 3.500 kg), hvis der sker under ledsagelse af en person, der opfylder de ovenfor nævnte kriterier samt at den 17-årige har erhvervet et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med direktiv 2022/2561 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej. Herefter vil føreren fra det 18. år kunne føre lastbil (kategori C) uden en ledsager. Formålet er at gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for yngre personer med henblik på at bidrage til at afhjælpe chaufførmanglen i Unionen.

Indførelse af alkoholpromillegrænse på 0,0 for førstegangserhververe i de første to år (forslagets artikel 15)

Artikel 15 fastsætter bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at indføre regler, hvorefter alkoholpromillegrænsen for spirituskørsel skal fastsættes til 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.

Mere fleksible krav om sædvanlig bopæl (forslagets artikel 17, stk. 4)



For at afhjælpe administrative hindringer for den fri bevægelighed stilles der i direktivet forslag til at indføre visse undtagelser til bopælskravet, som er et grundlæggende krav om, at man skal være bosiddende i det land, som man erhverver kørekort i.

Delegerede retsakter (forslagets artikel 21)

Med forslagets artikel 21 tildeles Kommissionen en ny generel beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende de tekniske og nærmere detaljerede krav, særligt vedrørende fysiske og digitale kørekort og koder, udstedelse, fornyelse og gyldighed af kørekort, køreundervisning og helbreds krav, samt krav til køreprøvesagkyndige. Formålet med artiklen er at sikre, at regelgrundlaget for kørekort i EU kan følge med den teknologiske, videnskabelige og administrative udvikling.

Ændringer i indholdet af køreprøven (forslagets Bilag II)

Direktivforslaget indeholder en opdatering af bilag II, som omfatter mindstekrav til køreprøver og viden, færdigheder og adfærd for at kunne føre et motorkøretøj, således at disse krav opdateres i forhold til køretøjers teknologiske udvikling, eksempelvis avancerede førersystemer og køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og de sikkerhedsmæssige aspekter forbundet hermed.

Der lægges endvidere op til, at eleverne skal testes i at kunne reagere og forudse farlige situationer ved at anvende ny teknologi i form af simulatorer, hvor trafikfarlige situationer kan simuleres på en levende og virkelighedstro måde.

Med forslagets bilag II, pkt. B, 5 (1) lægges der op til, at en begrænsning af førerretten ("kode 78"), som skyldes, at førerretten er erhvervet på baggrund af en køreprøve bestået i et køretøj med automatgear, kan ophæves, hvis indehaveren består en særlig prøve i færdigheder og adfærd. Formålet med forslaget er at fremme omstillingen til fossilfri køretøjer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at Unionen allerede har kompetence på kørekortområdet i medfør af direktiv 2006/126/EF, og at spørgsmål vedrørende kørekort indeholder tværnationale aspekter, som



ikke kan dækkes af de enkelte medlemsstater alene. De nye regler, der indføres med forslaget, ligger efter Kommissionens vurdering fortsat inden for de beføjelser, der er tillagt Unionen ved anvendelse af artikel 91, stk. 1, i TEUF, og kan i betragtning af deres forbindelse til de allerede eksisterende rammer for kørekort kun i tilstrækkelig grad opfyldes på EU-plan.

I lyset af EU's mål for trafiksikkerhed og de forventede utilstrækkelige fremskridt med hensyn til at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede, er det Kommissionens opfattelse, at der er behov for en yderligere EU-indsats for at nå de fastsatte mål.

Ifølge Kommissionen er der også behov for en yderligere indsats på EU-plan for at fjerne unødvendige og uberettigede hindringer for den frie bevægelighed for personer, som skyldes suboptimale procedurer for udstedelse og fornyelse af kørekort. Kommissionen anfører, at hvad angår det specifikke tilfælde med mobilkørekort, kan disse kun anerkendes gensidigt i hele EU, hvis de løsninger, der anvendes af medlemsstaterne, er harmoniserede og har tilstrækkelig interoperationalitet.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at harmonisering af reglerne om kørekort, gensidig anerkendelse af kørekort på tværs af medlemsstaterne og fjernelse af unødvendige og uberettigede hindringer for den frie bevægelighed bedst opnås på EU-plan og derfor ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet.

Dette gør sig efter regeringens vurdering gældende for den store del af direktivet, der regulerer betingelser for erhvervelse, udstedelse, fornyelse, ombytning, erstatning, inddragelse, gyldighedsperioder, udveksling af oplysninger i RESPER og øvrige bestemmelser vedrørende kørekort.

Forslaget indeholder imidlertid i artikel 15 bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at indføre regler, hvorefter alkoholpromillegrænsen for spirituskørsel skal fastsættes til 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.

Det er regeringens opfattelse at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter er et nationalt anliggende, da der er væsentlige hensyn at tage til de nationale forskelle i infrastruktur, trafikadfærd og kulturelle forhold, især på områder, hvor der ikke er hensyn til grænseoverskridende forhold.

Formålet med reguleringen af fælles alkoholpromillegrænser for førstegangserhververe er bekæmpelse af farlig adfærd i trafikken



og dermed nedbringelse af antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede. Det er regeringens vurdering, at dette formål i tilstrækkelig grad kan opnås på medlemsstatsniveau. Der er således ikke noget, der taler for, at regulering af alkoholpromillegrænser for førstegangserhververe reguleres bedre på EU-plan. Regeringen vurderer således, at der er begrundet tvivl om, hvorvidt forslagets artikel 15 er i strid med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Det gældende kørekortdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort) er implementeret i dansk ret i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, i bekendtgørelse nr. 1843 af 22. september 2021 (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 9163 af 25. marts 2015.

For så vidt angår de væsentligste elementer i det foreslåede direktiv, kan anføres følgende:

Det følger af kørekortbekendtgørelsens § 78, stk. 2, at kørekort udstedes som EU-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelsens bilag I, der indeholder bestemmelser om (det fysiske) kørekorts udseende og indhold mv. Efter kørekortbekendtgørelsens § 6, kan indehaveren af et dansk kørekort som supplement til sit kørekort være indehaver af et digitalt kørekort via en IT-løsning, som ejes og administreres af Digitaliseringsstyrelsen.

De gældende regler om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 82-86 i kørekortbekendtgørelsen. Efter færdselslovens § 59, stk. 1, udstedes kørekort med en gyldighedstid på 15 år (uanset alder). For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges. Dette er tilfældet for kørekort til tunge køretøjer, såsom lastbil og bus med/uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D og D/E) samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

Efter bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, kan der udstedes kørekort til kategori B til 17-årige på betingelse af, at de indtil det fyldte 18. år har en ledsager med under kørslen.

Efter bekendtgørelsens § 8 skal ledsageren opfylde følgende betingelser:



- være fyldt 30 år,
- have haft førerret til kategori B i mindst 10 år på baggrund af et kørekort udstedt i Danmark,
- have gyldigt kørekort til kategori B, som er udstedt i Danmark, og
- må ikke have været frataget betinget eller ubetinget i de seneste 10 år.

De danske promillegrænser for spirituskørsel er reguleret i færdselsloven § 53 til 0,50 promille eller 0,25 mg pr. liter luft i udåndingsluften.

En fører vil endvidere – uanset alkoholpromillens størrelse – kunne straffes for spirituskørsel efter færdselsloven, hvis føreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at vedkommende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde. Spirituskørsel straffes med bøde (indkomstafhængig) eller fængsel, afhængig af promillens størrelse, og om der er tale om gentagelsestilfælde. Spirituskørsel sanktioneres endvidere med betinget eller ubetinget fratagelse af førerretten. Føreren skal gennemføre et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus), hvis førerretten har været frataget som følge af spirituskørsel. I grove tilfælde af spirituskørsel og i visse gentagelsestilfælde skal køretøjet konfiskeres.

Der er i Danmark ikke fastsat særlige adfærdsregler for unge eller førstegangserhververe af kørekort, men der gælder dog særlige sanktionsregler for førstegangserhververe. Førstegangserhverver er alle, uanset alder, der for første gang får udstedt kørekort til motorkøretøj (bil/motorcykel).

Efter færdselslovens § 127 vil spirituskørsel, der foretages af en fører inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af kørekort, medføre et kørselsforbud frem for en betinget fratagelse af førerretten. Et kørselsforbud indebærer, at førerretten inddrages indtil særlig køreundervisning eller ANT-kursus er gennemført og en kontrollerende køreprøve er bestået.

Førstegangserhververe af kørekort sanktioneres også hårdere i den såkaldte klippekortordning. For førstegangserhververe vil 2 klip i kørekortet inden for de første 3 år efter erhvervelse af kørekortet medføre et kørselsforbud.

Reglerne for muligheden for fritagelse for kontrollerende køreprøve ved ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort er endvidere fastsat i bekendtgørelse nr. 203 af 4. marts 2016



om ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort uden kontrollerende køreprøve.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, herunder bestemmelserne i færdselsloven, blandt andet for så vidt angår alkoholpromillegrænser for spirituskørsel og gyldighedstid for kørekort.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre både positive og negative statsfinansielle konsekvenser.

Negative statsfinansielle konsekvenser

Indførelse af et mobilkørekort som det primære kørekort i stedet for det fysiske vurderes at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser i kraft af udgifter til udvikling af nye systemintegrationer og komponenter som eksempelvis et bevisudstedelsesmodul for mobile kørekort.

I direktivets bestemmelse antages, at revisionen af eIDAS-forordningen⁶ er gennemført og implementeret i en udgave, som understøtter digitale kørekort. Dette er forbundet med væsentlig usikkerhed, da forordningen stadig forhandles.

Som et led i indførelsen af det mobile kørekort stiller direktivet endvidere krav om, at indehavere af mobile kørekort skal have mulighed for at forny, erstatte eller ombytte deres kørekort via en applikation eller en særlig portal for digitale tjenester, som medlemsstaterne skal stille til rådighed. Idet ansøgningsproceduren for kørekort ikke er digitaliseret i Danmark, kan krav om udvikling af en digitaliseret portalløsning for ansøgning og udstedelse af kørekort være forbundet med væsentlige omkostninger.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked.



At Danmark allerede har et eksisterende system for mobile kørekort vurderes ikke at kunne reducere omkostningerne til udvikling af det europæiske mobilkørekort, idet den eksisterende nationale løsning på visse punkter ikke lever op til direktivets krav, herunder kravet om at følge ISO-18013-5 standarden for mobile kørekort.

Direktivforslaget forudsætter endvidere, at kontrolpersonale har adgang til andre medlemsstaters nationale registre til brug for kontrol med førerret. Det er endnu uvist, hvilke systemændringer og administrative procedurer denne forpligtelse vil medføre. Omkostninger til IT-udgifter og administrative omkostninger hertil kan derfor ikke estimeres på nuværende tidspunkt.

Indførelse af en obligatorisk selverklæring om helbred, der skal udfyldes ved hver fornyelse, vil forøge den administrative byrde for myndighederne, hvilket tilsvarende er tilfældet i forhold til forslaget om indførelse af en aldersbetinget forkortelse af kørekortets gyldighed for personer over 70 år, der vurderes at medføre en stigning i antallet af ansøgninger om fornyelse af kørekort.

Andre dele, som alle forventes at medføre mindre statsfinansielle konsekvenser i form af øget administration, er lempeligere regler for opfyldelse af kravet om sædvanlig bopæl, forslaget om ledsaget kørsel for 17-årige lastbilchauffører samt fremrykning af datoen for det tidspunkt, hvor alle kørekort skal opfylde kravene til EU-modellen.

Indførelse af regler om en alkoholpromillegrænse på 0,0 for førstegangserhververe vurderes at medføre meromkostninger for kørekortmyndighederne og for politi, anklagemyndighed og domstolene. Der må således forventes en stigning i antallet af sigtelser og straffesager med et ressourcetræk i den samlede straffesagskæde, ligesom der må påregnes et øget ressourceforbrug hos kørekortmyndighederne til administration af ordningen.

Positive statsfinansielle konsekvenser

På sigt vil en digital ansøgningsform kunne reducere de administrative omkostninger og forkorte sagsbehandlingstiden markant.

Indførelse af et mobilt kørekort, der er gældende i hele EU, forventes endvidere at lette politiets kontrol med gyldigheden af kørekort.

Den foreslåede ændring af den tidsmæssige begrænsning af kørekortet fra 5 til 10 år for gruppe 1-førere med diabetes vil indebære en reduktion i antallet af ansøgninger om fornyelse af kørekort for



diabetikere. De statsfinansielle konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere. Det bemærkes, at statsfinansielle udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Det skal i øvrigt generelt bemærkes, at kørekortområdet i udgangspunktet er gebyrfinansieret, hvorfor ovenstående statsfinansielle konsekvenser i form af administrative omkostninger eller gevinster, herunder omkostninger til etablering af IT-systemer mv., kan få betydning for kørekortgebyrenes størrelse og dermed blive ”væltet over på” forbrugerne. De statsfinansielle konsekvenser, herunder finansiering og konsekvenser for kørekortgebyrets størrelse, vil blive undersøgt nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivet vurderes overordnet set at medvirke til en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken med deraf følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Den foreslåede mulighed for at udstede kørekort til kategori C til 17-årige bilister betinget af ledsaget kørsel kan have positiv samfundsøkonomisk effekt, i det omfang det imødekommer chaufførmanglen i vejtransportbranchen. Den forventede effekt bør dog holdes op mod den forøgede trafiksikkerhedsrisiko, der følger af at lade 17-årige føre et tungt køretøj i kategori C, hvor aldersgrænsen i øvrigt er 21 år.

Den foreslåede ændring af den tidsmæssige begrænsning af kørekortet fra 5 til 10 år for gruppe 1-førere med diabetes vil indebære en økonomisk og administrativ lettelse for diabetespatienter.

Forslaget om ændring af reglerne for anvendelse af kode 78 vurderes at have en positiv miljø- og klimamæssig effekt, idet det forventes, at køreskolerne i højere grad vil anskaffe køretøjer med alternative drivmidler til brug for deres undervisning.

Direktivets forslag om forkortelse af kørekortets gyldighedstid til fem år for personer over 70 år indebærer administrative og økonomiske konsekvenser for ældre borgere, herunder som følge af en forventet kraftig stigning i antal helbredstjek blandt ældre bilister.

De samfundsøkonomiske konsekvenser af direktivet vil blive analyseret nærmere.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget om at fjerne kravet om erhvervelse af kørekort til kategori C og D før der kan erhverves kørekort til CE og DE, vil kunne udgøre en besparelse for erhvervschauffører ved erhvervelse af kørekort til de tunge køretøjer inkl. påhængsvogne (CE og DE), idet forslaget giver mulighed for fremover kun at gennemføre én køreuddannelse og bestå én køreprøve mod i dag to uddannelser og prøver. Som udgangspunkt vil ændringen således indebære, at der kun skal betales gebyr for afvikling af én køreprøve. Det foreliggende forslag betyder dog ikke, at erhvervelse af kørekort til kategori CE samtidig giver kørekort til kategori C, hvorfor det kan være tvivlsomt, i hvilken udstrækning erhvervet vil gøre brug af ordningen. Omfanget af yderligere besparelserne vil også afhænge af den nærmere tilrettelæggelse af en ny køreuddannelse til kategori C/E og D/E.

For landets køreskoler vurderes forslaget at medføre konsekvenser i form af omstillingsomkostninger til opdatering af undervisningsmateriale som følge af ændringer i indholdet af køreprøven.

For så vidt angår problematikken om chaufførmangel for indehavere af kørekort til kategori C, vurderes ledsaget kørsel for 17-årige ikke at medføre mærkbare gevinster. Det skyldes, at den ledsagende chauffør selv skal opfylde de EU-bestemte krav om kvalifikationsbevis og efteruddannelse, som gør sig gældende for erhvervs-mæssig kørsel. Den ledsagende chauffør vil derfor alt andet lige være en aktiv erhvervschauffør, som også skal aflønnes.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Overgangen fra fysisk til mobilt kørekort kan have positiv indvirkning på miljøet, idet forbruget af plastik (polycarbonat) til produktion af fysiske kørekort må forventes at blive reduceret.

Forenkling og lempelse af reglerne for kørsel med køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, forventes at understøtte den grønne omstilling og overgangen til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.



8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. marts 2023 med frist for bemærkninger den 20. marts 2023.

Dansk PersonTransport

Dansk PersonTransport takker for muligheden for at levere bemærkninger til Europa-Kommissionens forslag til revision af kørekortsdirektivet.

Dansk PersonTransport er den faglige brancheforening for bus- og taxivognmænd i Danmark. Vi repræsenterer ca. 350 medlemmer fra hele Danmark, som beskæftiger sig med persontransport.

Vi støtter op om forslagens formål om at styrke trafiksikkerheden, ligesom vi støtter op om formålet med at sikre en øget digitalisering af kørekort. Den danske kørekortsapp giver for mange professionelle chauffører kun mening, hvis den også kan bruges i udlandet, ligesom et digitalt kørekort kan sikre bedre håndhævelse.

Vi mener samtidig, at der er en række mangler i Kommissionens forslag, som vi opfordrer regeringen til at arbejde for i forhandlingerne af forslaget.

Den største udfordring, som persontransportbranchen står overfor er den store mangel på arbejdskraft. Aktuelt vurderer DPT, at der mangler 1.250 buschauffører i Danmark. Her er vi meget overrasket over, at Europa-Kommissionen i sit forslag ikke forsøger at adressere mangel på arbejdskraft i persontransportbranchen, når man samtidig gør det inden for godstransportbranchen.

Det virker på mange måder som en forglemmelse fra Kommissionen, og vi skal kraftigt opfordre regeringen til at sørge for, at også persontransportens udfordringer bliver adresseret i forslaget. Det vil – i vores optik – ikke få en negativ effekt på trafiksikkerheden.

Hvis man ikke får nedsat aldersgrænsen for buschauffører, så risikerer det derimod at fjerne endnu flere potentielle buschauffører, når man samtidig sænker aldersgrænsen for godstransportchauffører.

Sænk aldersgrænsen og fjern afstandskravet for buschauffører



Mangel på arbejdskraft er ikke en ny problemstilling, men selvom skiftende regeringer har iværksat initiativer til at skaffe flere chauffører, så er det fortsat ikke lykket at knække koden.

En af de store udfordringer for branchen er, at det er svært at tiltrække unge mennesker. Det skyldes især det faktum, at der er fastsat en række aldersgrænser for adgang til erhvervet, som gør, at unge mennesker ikke kan vælge at blive buschauffør, før de når en bestemt alder.

Her var det et stort fremskridt, da daværende transportminister Trine Barmsen fra 1. juli 2022 nedsatte aldersgrænsen i Danmark, så det blev muligt at køre stor og lille bus med anhænger, når man er fyldt 18 år, hvis man er startet på en erhvervsuddannelse til buschauffør.

Her er der imidlertid stadig en række uhensigtsmæssige begrænsninger, som gør det svært for branchen at rekruttere unge chauffører. Det gælder særligt begrænsningen om, at man indtil man er fyldt 20 år, kun må køre rutekørsel på op til 50 km, og at man ikke må køre turistbus til udlandet, før man er 23 år.

Vi ved, at det der motiverer mange unge, dygtige mennesker for at gå ind i branchen, er muligheden for at kunne køre udenlandsk.

Vi mener ikke, at det giver mening, at man i Danmark og Sverige kan have en aldersgrænse for at køre bus på 18 år, men at man skal være 23 år for at måtte køre mellem Danmark og Sverige.

Vi opfordrer regeringen til at arbejde for, at:

- Fjerne afstandsberørelsen på 50 km., så det bliver muligt for 18-årige at køre bus ud over ruter på maksimalt 50 km.
- Fjerne aldersgrænsen for, hvornår man må køre bus internationalt, så det bliver muligt for unge chauffører at køre til udlandet.
- Gøre det muligt for 17-årige at starte på uddannelsen som buschauffør, så de kan gennemføre uddannelsen lige så snart de fylder 18 år.

En lavere aldersgrænse vil mærkbart forkorte ventetiden efter Folkeskolen for at komme ud bag rattet, og det vil give branchen bedre mulighed for at markedsføre sig over for de unge som et erhverv med gode karrieremuligheder, hvor man kan udvikle sig både personligt og fagligt.



Opdater kørekortskategorierne

Der er sket en stor udvikling i persontransportmarkedet takket være teknologiske og designmæssige fremskridt. Det betyder, at den type af busser, som man kørte med tidligere, i dag er helt anderledes indrettet. Det mener vi bør afspejles i direktivet, således at de forskellige kørekortskategorier bliver opdateret.

På samme måde mener vi, at der kan justeres på flere af kategorierne, uden at det vil gå ud over trafiksikkerheden. Her støtter vi tilføjjelsen om, at det bliver muligt med et kategori B-kørekort at køre op til 4.250 kg ved brug af køretøjer på alternative drivmidler. Det er en længe efterspøgt ændring, som vil have stor betydning i takt med udbredelsen af bl.a. elkøretøjer. Vi er dog lidt betænkelige ved, at der indsættes aldersbegrænsninger, da vi i takt med at fx elkøretøjer bliver normen risikerer at få lagt endnu flere barrierer ind for at få unge mennesker ind i branchen.

Vi opfordrer regeringen til at arbejde for, at

- Udvide D1 kategorien, så der kan køres med 21/22+1 pladser i stedet for de nuværende 16+1 pladser, som ikke er en konfiguration, som anvendes længere.
- Det bliver muligt for alle personer med et b-kørekort at køre med op til "8+1" sæder.
- Det bliver muligt for alle personer med et b-kørekort at køre med op til 4.250 kg., hvis der er tale om et køretøj, der kører på alternative drivmidler.

Giv virksomhederne adgang til data om kørekort

I dag er det praktisk talt umuligt for virksomheder at få verificeret om deres ansatte har et gyldigt kørekort, da de ansatte kan være i stand til at fremvise et plastikkørekort, der ser gyldigt ud, selvom det er blevet frataget.

Vi har sågar eksempler på virksomheder, som har kontaktet politiet, fordi de havde mistanke om, at deres chauffør var blevet frataget sit kørekort, men det kunne politiet ikke oplyse vognmanden om.

Politiet brugte i stedet opkaldet til at tage ud og give både chauffør og vognmand en bøde, fordi vognmandens mistanke viste sig at



være rigtig. Med andre ord, så resulterede vognmandens kontakt til myndighederne med, at han selv blev pålagt en bøde.

Det mener vi er fuldstændigt uholdbart, og det bidrager heller ikke til at sikre en højere grad af trafiksikkerhed.

Vi opfordrer regeringen til at arbejde for, at

- Virksomheder får adgang til informationer i offentlige databaser om frakendelse af kørekort, så de har sikkerhed for, at deres chauffører har et gyldigt kørekort.

Dansk PersonTransport står naturligvis også til rådighed, hvis der er ønske om en yderligere dialog om ovenstående.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har enkelte bemærkninger til det foreliggende forslag fra EU-kommissionen til revision af direktiv (EF) 2006/126 som ændret ved direktiv (EU) 2018/645 ("kørekortdirektivet"). Revisionen sigter især på forbedring af vejsikkerheden og den frie bevægelighed af personer i EU, men vores interesse samler sig særligt om lempelsen af kravene til kørekort for førere af N2 køretøjer, der helt eller delvist anvender alternative brændstoffer jf. artikel 2 i direktiv (EF) 96/53 som ændret ved direktiv (EU) 2015/719.

Vi bifalder især den foreslåede ændring til den nuværende artikel 6 (4) i kørekortdirektivet, der tillader kørsel i biler indrettet til gods-transport (N2) over 3.500 kg og op til maks. 4.250 kg totalvægt med kørekort B, hvis de anvender alternative drivmidler.

Vi konstaterer, at betingelsen om at den overskridende vægt på op til 750 kg alene må skyldes den alternative drivlinje set i forhold den tilsvarende bil med konventionel drivlinje fjernes.

Ligeledes fjernes begrænsningen i den nuværende artikel 6 (4) til biler indrettet til godstransport). Dermed gælder adgangen til at føre et køretøj med kørekort B alle typer af motorkøretøjer omfattet direktiv (EF) 96/53 op til 4.250 kg totalvægt dvs. køretøjer i både klasse M2 og N2.

Nuværende tekst jf. artikel 6 (4) i kørekortdirektivet:

alternatively fueled vehicles referred to in Article 2 of Council Directive 96/53/EC (1) with a maximum authorised mass above 3



500 kg but not exceeding 4 250 kg for the transport of goods operating without a trailer by holders of a category B driving license which was issued at least two years before, provided that the mass in excess of 3 500 kg is due exclusively to the excess of mass of the propulsion system in relation to the propulsion system of a vehicle of the same dimensions, which is equipped with a conventional internal combustion engine with positive ignition or compression ignition, and provided that the cargo capacity is not increased in relation to the same vehicle.

Ny tekst jf. forslaget artikel 9 (2), h, der erstatter teksten i nuværende artikel 6 (4):

two years after a driving license, granted for category B, was issued for the first time it shall be valid for driving the alternatively fueled vehicles referred to in Article 2 of Council Directive 96/53/EC¹³ with a maximum authorised mass above 3 500 kg but not exceeding 4 250 kg without a trailer.

De Danske Bilimportørers fortolkning

Vi læser ovenstående således, at kravet om at definere / dokumentere den ekstra vægt i forhold en tilsvarende konventionel varebil dermed fjernes. Dette forekommer logisk, fordi nye varebiler i stigende grad er "født" som elbiler uden åbenbar konventionel reference udstyret med intern forbrændingsmotor. Ligeledes fjernes evt. Begrænsninger i forhold til en tilsvarende forøgelse af bilens lasteevne. Den tilladte totalvægt kan dermed være op til 4.250 kg uafhængigt af den evt. "ekstra vægt" den alternative drivlinje medfører.

Der findes heller ikke længere nogen afgrænsning af reglen til kun at skulle gælde for køretøjer indrettet til godstransport (N2). Reglen omfatter herefter alle motorkøretøjer op til 4.250 kg jf. direktiv 96/53 dvs. også køretøjer i klasse M2: " ... der anvender brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne ... ". (Artikel 2).

Jf. allerede gældende regler i henhold til artikel 2 i direktiv (EF) 96/53 som ændret ved artikel 1 (2) i direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 omfatter det følgende:



- a) Alle køretøjer, der anvender elektricitet i energiforsyningen: "Rene elbiler" (Pure electric vehicles), Plug-in hybridbiler (OVC-HEV⁷) eller hybridbiler (NOVC-HEV⁸).
- b) Brintbiler.
- c) Gasbiler der anvender naturgas (herunder biomethan) i gasform (komprimeret naturgas - CNG) og flydende form (flydende naturgas - LNG).
- d) Køretøjer der anvender flydende gas (LPG).
- e) Køretøjer der anvender mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, inklusive overskydende varme. (Dette inkluderer både OVC-HEV og NOVC-HEV jf. ovenfor).

Vi bakker op om både den foreslåede forenkling af reglerne vedrørende "ekstra vægt" og udvidelsen til køretøjer i klasse M2. Ændringen understøtter anvendelsen af alternative drivlinjer mere generelt, og anerkender altså, at nye typer af varebiler og personbiler i stigende grad udvikles fra bunden som især elbiler og uden at der findes en konventionel udgave, som de kan relateres til.

Andre regler og restriktioner gældende for køretøjer over 3.500 kg totalvægt

Vi finder det dog relevant, hvis det i kørekortdirektivet og i tilstedende relevant regulering yderligere præciseres, at alle andre begrænsninger eller regulering af kørslen, der i øvrigt gælder for kørsel i N2 eller M2 over 3.500 kg totalvægt og op til 4.250 kg, også bortfalder, når kørslen sker i køretøjer, der helt eller delvist anvender alternative drivmidler. Dette med henblik på, at kørsel i sådanne køretøjer i alle henseender ligestilles med kørsel i konventionelle køretøjer med tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. Dette gælder f.eks.:

- Regler om anvendelse af takograf / takografkort jf. takografforordningen (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014
- Køre- og hviletidsregler jf. forordning (EF) nr. 561/2006 og bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 samt;

⁷ Off Vehicle Chargeable – Hybrid Electrical Vehicle

⁸ Not Off Vehicle Chargeable – Hybrid Electrical Vehicle.



- Regler vedr. hastighedsbegrænsning. jf. færdselslovens § 43 samt evt. regler, der begrænser parkering af N2 og M2 sammenlignet med N1 og M1.

- Der kan desuden være afgiftsmæssige regler i forhold til grøn ejerafgift og vægtafgift, der evt. også bør ændres, så N2 og M2 køretøjerne, der anvender alternative drivmidler, ikke stilles ringere end N1 og M2 køretøjer.

Vi er klar over, at kørekortdirektivet ikke regulerer disse andre begrænsninger og, at N2 og M2 køretøjer, der er omfattet af regler om anvendelse af takograf, kun kan undtages fra disse krav gennem ændring af takografforordningen.

De afgiftsmæssige forhold og bestemmelserne i færdselsloven om hastighedsbegrænsninger for særlige typer af køretøjer er til gengæld overvejende et nationalt dansk anliggende.

Det kunne alligevel være hensigtsmæssigt, hvis direktivet præciserer, at formålet med at tillade kørsel i N2 og M2 op til 4.250 kg på kørekort B overordnet er at ligestille køretøjer i disse klasser, der helt eller delvist anvender alternative drivmidler, med konventionelle køretøjer i klasse N1 og M1.

Vi anbefaler derfor, at dette så vidt muligt præciseres i forbindelse med revisionen af kørekortdirektivet (evt. i den EØS-relevante tekst) og, at direktivændringerne gennemføres i de danske regler om kørekort jf. bekendtgørelse nr. 1843 af 22. september 2021 om kørekort ("kørekortbekendtgørelsen") så hurtigt som muligt.

Vi anbefaler desuden, at Transportministeriet koordinerer med Skatteministeriet, med henblik på at justere henholdsvis Brændstofforbrugsafgiftsloven og Vægtafgiftsloven, så alle relevante M2 og N2 køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, afgiftsmæssigt ligestilles med køretøjer i klasse M1 og N1 med mindre de i forvejen er bedre stillet.

Kontrol og håndhævelse

Vi anbefaler endelig, at Transportministeriet koordinerer med Skatteministeriet og Motorstyrelsen med henblik på at sikre, at alle relevante data indføres i Motorregisteret, så det til enhver tid er muligt for f.eks. politiet at kontrollere lovligheden af kørsel i N2 og M2 køretøjer omfattet af reglerne om ekstra tilladt totalvægt for køretøjer der anvender alternative brændstoffer.



DI har modtaget ovennævnte høring med svarfrist mandag den 20. marts 2023.

DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsatte forslag.

EU-Kommissionens forslag til revision af kørekortdirektivet synes generelt at være fornuftigt og balanceret. Det er hensigtsmæssigt at opdatere reglerne på området, og Kommissionen har da også i sit forslag medtaget en række ønsker fremsat af industrien. Forslagets sigte på øget vejsikkerhed og at mindske antallet af trafikulykker er selvsagt fornuftigt og støttes.

Det skønnes hensigtsmæssigt, at forslaget lægger op til at fjerne en af de største barrierer for unge menneskers tiltrækning til erhvervet, der bl.a. udgøres af kløften mellem den alder, de afslutter skolen, og hvornår de får lov til at blive erhvervschauffører. Bestemmelsen har også potentialet til at lette tredjendschaufførers adgang til EU-markedet og udvide EU's samlede chaufførpulje. Det vil i den forbindelse være hensigtsmæssigt at etablere en liste over 3. lande, hvis officielle chaufførbevis anerkendes som svarende til EU's krav og standarder.

Kommissionen forslag om at give 17-årige mulighed for at begynde at træne ved at ledsage erfarne chauffører og gennem lærepladser er fornuftigt - selvom ændringen ikke omfatter passagersektoren. Chaufførmanglen i EU er betragtelig, og kun ca. 6 % af erhvervschauffører er under 25 år. Det vil være positivt om forslaget kan bidrage til at mindske manglen på chauffører.

Det er også hensigtsmæssigt, at forslaget introducerer et harmoniseret digitalt kørekort, og fokuserer på ny smart teknologi til køretøjer (advanced driver assistance systems), der kræver en opdatering af det gældende regelsæt. Ligeledes er det fornuftigt, at forslaget lægger op til forhøjet maksimal tilladt vægt for 0-emissions køretøjer ved brug af kategori B-kørekort. Dette element vil styrke den grønne omstilling af transporten.

ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Generelt kan ITD støtte ændringsforslagets intention om at bringe reglerne up-to-date. I forhold til samarbejdet på tværs af landegrænser bør man fra dansk side arbejde for, at Danmark ikke stilles



dårligere trods retsforbeholdet i forhold til samarbejdet om EUCA-RIS og RESPER.

Artikel 3:

ITD kan generelt støtte, at der åbnes op for digitalisering af kørekortet. I forbindelse hermed skal det dog sikres, at føreren, uanset hvor i EU denne befinder sig, har mulighed for at tilgå kørekortet, og at der eksempelvis er tilstrækkelig dækning. ITD støtter derfor også muligheden for stadig at få udstedt et fysisk kørekort, da dette formentlig i en årrække fortsat vil være en nødvendighed for visse førere, særligt førere involveret i internationale transporter.

Under alle omstændigheder bør det sikres, at førere af køretøjer ikke sanktioneres, alene fordi de ved en vejsidekontrol ikke har tilstrækkelig dækning til at kunne fremvise et kørekort digitalt.

Artikel 13:

ITD kan generelt støtte et bedre samarbejde på tværs af landegrænser, også i forhold til bedre udveksling af information om restriktioner og sanktioner i forhold til kørekortet. ITD skal dog understrege, at indehaverens retssikkerhed altid iagttages, særligt når indehaveren er involveret i nationale procedurer i lande, hvor indehaveren ikke har kendskab til retssystemet eller sproget.

Artikel 14:

ITD kan støtte forslaget om ledsaget kørsel for kategori B og C for 17-årige. Dette tiltag kan være med til at tiltrække flere unge til faget, men det kan dog ikke stå alene i forhold til tiltrækning af arbejdskraft.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringssvaret.

Dansk Erhverv

Hermed fremsendes Dansk Erhvervs høringssvar til ovennævnte høring.

Trafiksikkerhed

Dansk Erhverv støtter op om forslagets overordnede mål om at styrke den europæiske trafiksikkerhed. Det er et område, der ligger det danske transporterhverv meget nært.



Digitale kørekort

Derudover vil harmoniserede regler for digitale kørekort være en stor hjælp for mange erhvervsdrivende, der vil få mulighed for at sikre sig, at det pågældende kørekort ikke er frakendt, eller begrænser indehaverens rettigheder til at føre et køretøj.

Det digitale kørekort kunne blive et, af flere, værktøj, der vil være med til at sikre biludlejere og udbydere af free-flow mobilitet mod potentielle vanvidsbilister.

Arbejdsgivere på transportområdet har ligeledes svært ved at sikre sig, at deres chauffører faktisk er i besiddelse af et gyldigt kørekort, da fremvisning af et plastikkørekort ikke i sig selv er nogen garanti for gyldigheden af dette.

Kørekortskategorier bør tage højde for den grønne omstilling

Der bør skabes fleksibilitet omkring vægtafgræsning for kørekortstyper når det gælder nulemissionskøretøjer. Således undgår man, at en øgning af køretøjets vægt, pga. eks. batterier, ikke pludselig kræver, at chaufføren har et større eller anderledes kørekort. Man kan i den sammenhæng, læne sig op ad de undtagelser der er implementerede for grønne køretøjer gennem vægt- og dimensionsreglerne.

Sidemandsoplæring

Dansk Erhverv byder tiltaget om sidemandsoplæring velkommen. Branchen står overfor en strukturel udfordring, hvor det er svært at sikre nok unge chauffører i takt med, at den ældre generation begynder at gå på pension.

Det er nødvendigt, at man åbner for, at man kan komme tidligere ind i branchen – med opsyn til at starte med – og samtidigt sørger for at sikre den generelle mål om trafiksikkerheden.

Derfor ser Dansk Erhverv forslaget som meget positivt tiltag, der med tiden bør udvides til at omfatte alle de for transportbranchen relevante køretøjskategorier.

Dansk Erhverv står naturligvis til rådighed, hvis en yderligere dialog om ovenstående ønskes.

[AutoCamperRådet i Danmark](#)



På vegne af Autocamperrådet i Danmark skal jeg hermed fremkomme med Rådets bemærkninger til kommissionens forslag. AutocamperRådet i Danmark hilser det velkomment at vægtgrænsen for B kørekort hæves til 4 250 kg.

Derimod finder AutocamperRådet det uhensigtsmæssigt at vægtgrænsen kun hæves for biler der er: ”Alternatively Fuelled”. Det betyder at ændringen kun vil have kosmetisk betydning, idet ganske få køretøjer i den vægtklasse er ”Alternatively Fuelled”.

AutocamperRådet vil derfor foreslå at enten:

1. De nye vægtgrænser gælder alle biler indtil 2035 eller
2. at de nye vægtgrænser gælder alle biler med Euronorm 6 eller højere.

I tilfælde af indførelse af pkt. 2, kan det eventuelt bero på en offentlig synsgodkendelse i lighed med de regler der gælder for Temp100.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er på nuværende tidspunkt ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser overordnet set direktivforslaget velkomment og ser meget positivt på Kommissionens formål og hensigt med et nyt kørekortdirektiv. Regeringen bifalder initiativer som indførelse af mobilkørekort til gensidig anerkendelse på tværs af medlemslandene og ser positivt på initiativer som ledsaget øvelseskørsel samt initiativer på kørekortområdet, der skal medvirke til at støtte den grønne omstilling og bidrage til at modernisere helbredskravene og mindske den økonomiske og administrative byrde for kørekortindehavere.

Regeringen finder, at der kan rejses tvivl om, hvorvidt det er nødvendigt at regulere en prøveperiode for nye førere på EU-niveau, og dermed hvorvidt forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter bør fastlægges nationalt, da der er væsentlige hensyn at tage til nationale forskelle ift. infrastruktur, trafikadfærd og kulturelle forhold



Regeringen er skeptisk over for direktivets forslag om at indføre en forkortet gyldighedstid for kørekort til personer over 70 år, hvorved den aldersbetingede gyldighedstid, som Folketinget fjernede med ændring af færdselsloven i 2017, genindføres delvist. Det vurderes ikke, at der til grund for forslaget er fremlagt validt empirisk belæg for, at det har en signifikant effekt for færdselssikkerheden at forkorte gyldighedstiden for kørekort baseret på alder alene.

Regeringen forholder sig i forlængelse af ovenstående skeptisk til direktivets foreslåede krav om, at der skal knyttes særlige foranstaltninger til fornyelsesprocessen for borgere over 70 år, som skal sikre, at denne gruppe lever op til de helbredsmæssige krav til kørekort, da der er begrænset evidens for fordele herved i dansk kontekst.

Regeringen hilser forslaget om en udvidelse af varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe 1-køretøjer med diabetes til 10 år i stedet for 5 år velkomment og ser i den forbindelse gerne, at forslaget bliver endnu mere ambitiøst i forhold til at fjerne kørekortmæssige begrænsninger for velhandlede diabetikere, som har ingen eller lav risiko for hypoglykæmi (lavt blodsukker).

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag om indførelse af rammerne for gensidig anerkendelse af digitalt kørekort, men finder direktivets tidsramme for medlemsstaternes etablering af et mobilkørekort indenfor 4 år fra vedtagelse for optimistisk. Regeringen vil særligt have fokus på dels de økonomiske og administrative byrder forbundet med indførelsen af mobilkørekort, dels overensstemmelsen med revisionen af eIDAS-forordningen og ISO standarden 18013-5.

Regeringen finder, at direktivets tidsramme for, hvornår medlemsstaterne skal erstatte udstedelsen af fysiske kørekort med mobilkørekort for optimistisk og bør udskydes til 2030. Regeringen finder det endvidere problematisk, hvis direktivet skal regulere selve ansøgningsproceduren for det digitale kørekort i medlemslandene, da dette vurderes at være et primært nationalt anliggende.

Regeringen er positiv i forhold til forslaget om at øge vægtgrænsen for kategori B-køretøjer.

Regeringen er betænkelig ved forslaget om at indføre ledsaget kørsel for 17-årige, der erhverver kørekort til lastbil, idet der er tale om meget tunge køretøjer, som kan forårsage større skader end almindelige personbiler. Regeringen mener dertil, at der bør kunne stilles større krav til ledsagerens kvalifikationer, der sikrer ledsageren



de bedste forudsætninger for forudseenhed, konsekvensberegning og indgriben.

Kommissionens ønske om brug af delegerede retsakter med henblik på at vedligeholde direktivet og holde det opdateret kan i udgangspunktet støttes. Regeringen er dog skeptisk over for, at der delegeres beføjelser til Kommissionen til at fastsætte tekniske krav til mobilkørekort, krav til køreprøver og helbredskrav i delegerede retsakter.

Forslaget forventes samlet set at medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser. Regeringens endelige stillingtagen til forslaget afventer en nærmere vurdering af disse samt af de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Regeringen vil i den forbindelse have fokus på, at de statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser er proportionelle i forhold til fordelene. Regeringen finder således, at de forventede afledte omkostninger i dansk kontekst bør klarlægges inden stillingtagen og vedtagelse af forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 10. maj 2023.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

Nyt notat.

Sagen hører under Justitsministeriets ressort, og er ikke omfattet af retsforbeholdet.

KOM(2023) 106

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat et forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet) fra 2015. Sagen er på dagsordenen for TTE-rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 1. juni 2023 med henblik på en fremskridtsrapport vedrørende direktivforslaget. Forslaget er i øjeblikket genstand for drøftelser i den relevante rådsarbejdsgruppe. Forslaget har bl.a. til formål at forbedre trafikikkerheden i EU ved at udvide anvendelsesområdet for CBE-direktivet til at omfatte yderligere trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og strømline (dvs. forenkle, digitalisere og forbedre) efterforskningen af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i andre medlemsstater og dermed lette håndhævelsen af sanktioner for sådanne overtrædelser på tværs af grænserne. Forslaget er ikke omfattet af Danmarks retsforbehold. Regeringen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige, økonomiske og administrative konsekvenser. Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Danmark har under forhandlingerne gjort gældende, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at generelle trafikforseelser som parkeringsforseelser og ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes. Danmark har desuden under forhandlingerne tilkendegivet, at det er vigtigt, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.



2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet). Med CBE-direktivet blev der indført et elektronisk informationssystem, der giver medlemsstaterne online adgang til oplysninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere i øvrige medlemsstaters køretøjsregistre til brug for efterforskning og håndhævelse af grænseoverskridende sager om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Kommissionen har i forbindelse med præsentationen af forslaget fremhævet en evaluering af medlemsstaternes anvendelse af CBE-direktivet, som Kommissionen foretog i 2016.⁹ Det fremgår af evalueringen, at CBE-direktivet grundlæggende har haft en positiv indvirkning på muligheden for at identificere lovovertrædere, der har begået en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse i udlandet. Evalueringen viste dog samtidig, at CBE-direktivets potentiale til at forbedre trafikikkerheden kan udnyttes yderligere, idet der fortsat er en høj grad af straffrihed blandt ikkehjemmehørende lovovertrædere.

Evalueringen viser, at omkring 50 pct. af de efterforskede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere, ikke blev håndhævet effektivt. Dette skyldes bl.a. manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af færdselslovsovertrædelser efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre. Det har resulteret i, at ikkehjemmehørende lovovertrædere kun i ringe grad har betalt bøder, idet mere end 6 mio. bøder årligt i grænseoverskridende sager ikke håndhæves. Det har endvidere resulteret i utilstrækkelig beskyttelse af ikkehjemmehørendes grundlæggende rettigheder, idet bødeskrivelser mv. ofte er blevet fremsendt meget lang tid efter, at selve lovovertrædelsen har fundet sted, og på et sprog, som den ikkehjemmehørende lovovertræder ikke forstår og derved ikke har mulighed for at verificere autenticiteten af.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c, om foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

⁹ SWD(2016) 355 final.



Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er ikke omfattet af det danske retsforbehold.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 14. marts 2023.

Forslaget har siden marts 2023 været genstand for forhandlinger i rådsarbejdsgruppen for landtransport (Working Party on Land Transport). Der er under TTE-rådsmødet den 1. juni 2023 lagt op til en fremskridtsrapport vedrørende de igangværende forhandlinger.

3. Formål og indhold

Forslaget har følgende tre overordnede formål:

1. Øge ikkehjemmehørende føreres overholdelse af yderligere trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler: Ifølge forslaget spiller farlig adfærd en rolle i et stort antal dødsfald og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Kommissionen finder, at det er afgørende at forebygge denne form for farlig adfærd ved at udvide CBE-direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser og dermed mindske straffrihed.
2. Strømline procedurerne for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: I evalueringen af CBE-direktivet fra 2016 blev der bl.a. peget på manglende efterforskning af færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere samt ineffektiv håndhævelse af sanktioner som fortsatte udfordringer på området. Hovedårsagerne til disse udfordringer er besværlig, tidskrævende og derfor manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.
3. Styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende lovovertræderes grundlæggende rettigheder, herunder tilpasning til nye EU-regler om beskyttelse af personoplysninger: Kommissionen har



modtaget en række klager fra borgere om (manglende) overholdelse af grundlæggende rettigheder, navnlig for så vidt angår klager over påståede færdselslovsovertrædelser i udlandet (navnlig med påstand om manglende eller uklare oplysninger om klageprocedurer), manglende dokumentation, forskellige frister for ikkehjemmehørende og bosiddende personer med hensyn til udstedelse af bødeforelæg/informationsskrivelser, utilstrækkelig forkyndelse af dokumenter, herunder manglende oversættelse og problemer med at få adgang til specifikke oplysninger om begåede overtrædelser og metoder til at fastsætte bødestrafte.

På den baggrund stilles der med forslaget en række minimumskrav til den informationsskrivelse, som medlemsstaterne i medfør af direktivet fremsender til ikkehjemmehørende lovovertrædere med henblik på at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder. Forslaget sikrer herudover tilpasning til EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger (navnlig databeskyttelsesforordningen og retshåndhævelsesdirektivet).

Der redegøres i det følgende for udvalgte ændringsartikler i forslaget.

Forslagets artikel 1, stk. 1

Med forslagens artikel 1, stk. 1, ændres artikel 2 i CBE-direktivet ved at udvide direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Der er tale om følgende overtrædelser: 1) utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, 2) farlig overhaling, 3) farlig parkering, 4) krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer, 5) kørsel imod køreretningen, 6) undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor og 7) brug af et overlæst køretøj.

Forslagets artikel 1, stk. 3

Med forslagens artikel 1, stk. 3, indsættes en ny artikel 3 a om medlemsstaternes eksisterende nationale kontaktpunkters ansvarsområder og kompetencer. Der lægges med bestemmelsen op til, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter skal samarbejde med andre myndigheder, der deltager i efterforskningen af de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som falder ind under CBE-direktivets anvendelsesområde, uanset overtrædelsens art eller myndighedens retlige status.



Forslagets artikel 1, stk. 4

Med forslaget artikel 1, stk. 4, erstattes den nuværende artikel 4 i CBE-direktivet med en ny artikel 4, der foreskriver, at udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre skal ske via et fælles elektronisk system – det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (EUCARIS) – for at sikre hurtig, omkostnings-effektiv, sikker og pålidelig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne.

Medlemsstaterne skal også sørge for, at visse oplysninger fra køretøjsregistre er tilgængelige og ajourførte. I de tilfælde, hvor et køretøj er blevet leaset (eller omfattet af en langtidslejeaftale), har medlemsstaterne ret til at foretage automatiserede søgninger i køretøjsregistre for at hente data om slutbrugere af køretøjer, hvis de er tilgængelige. Der fastsættes en datalagringsperiode med hensyn til identiteten af de tidligere ejere, indehavere og slutbrugere af køretøjerne med henblik på at give myndighederne de relevante oplysninger, de har brug for til efterforskning af lovovertrædelserne.

Forslagets artikel 1, stk. 5

Med forslaget artikel 1, stk. 5, indsættes bl.a. en ny artikel 4 a.

Artikel 4 a vedrører procedurer for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Det fastsættes heri, at medlemsstaterne skal yde hinanden gensidig bistand i de tilfælde, hvor den medlemsstat, hvor overtrædelseren er begået, på grundlag af resultaterne af den elektroniske søgning ikke på korrekt vis kan identificere den person, der er ansvarlig for en trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse. Procedurerne for gensidig bistand vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt. De grunde, som registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand til identifikation af den ansvarlige person, fremgår også af forslaget.

Forslagets artikel 1, stk. 6

Med forslaget artikel 1, stk. 6, erstattes den nuværende artikel 5 i CBE-direktivet med en ny artikel 5, der fastsætter minimumsindholdet af den informationsskrivelse, som overtrædelsesmedlemsstaten fremsender til den ikkehjemmehørende lovovertræder. Bestemmelsen fastsætter navnlig, at skrivelsen skal indeholde oplys-



ninger om den begåede overtrædelse, pålagte sanktioner, klageprocedurer, betaling af bødestrafte, herunder afbødende foranstaltninger, de gældende databeskyttelsesregler og, hvis det er relevant, oplysninger om den enhed, der af en medlemsstat er bemyndiget til at inddrive bødestrafte, og som sendte informationsskrivelsen.

Forslagets artikel 1, stk. 7

Med forslagets artikel 1, stk. 7, indsættes bl.a. en ny artikel 5 a.

Artikel 5 a fastsætter en række yderligere minimumskrav til indholdet af den informationsskrivelse og eventuelle opfølgingsdokumenter, som skal fremsendes til den ikkehjemmehørende. Bestemmelsen fastsætter desuden en række regler vedrørende forkyndelse og det sprog, som informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne skal fremsendes på. Hvis det ikke er muligt at levere dokumenterne via registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, fastlægges der specifikke procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter. Procedurerne vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt.

Forslagets artikel 1, stk. 8

Med forslagets artikel 1, stk. 8, erstattes de nuværende artikler 6, 7 og 8 i CBE-direktivet med nye artikler 6, 7 og 8. Den nye artikel 6 pålægger medlemsstaterne at sende en rapport til Kommissionen om anvendelsen af direktivet hvert fjerde år. Med rapporten skal medlemsstaterne fremlægge yderligere kvantitative indikatorer, herunder om registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovs-overtrædelser, der er begået med køretøjer, som er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelsen fandt sted, eller om antallet af bødestrafte, der betales frivilligt af ikkehjemmehørende personer. Kommissionen skal underrette medlemsstaterne om indholdet af de indsendte rapporter, når de er blevet vurderet.

Den nye artikel 7 pålægger medlemsstaterne at underrette hinanden om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Den nye artikel 8 fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at oprette en særlig IT-portal for at lette udvekslingen af oplysninger mellem nationale kontaktpunkter, andre relevante myndigheder i medlemsstaterne og trafikanter, f.eks. om gældende trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne, appelprocedurer



og anvendte sanktioner. Portalen vil også gøre det lettere at kontrollere ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter.

Forslagets artikel 2

Med forslagets artikel 2 fastsættes fristen for medlemsstaternes gennemførelse af det ændrede direktiv til senest to år efter datoen for det nye direktivs ikrafttræden.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Kommissionen har fremhævet, at medlemsstaternes anvendelse af håndhævelsespraksis på deres eget område primært henhører under deres egen kompetence, og at dette initiativ ikke har til formål at indføre krav om håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler. Initiativet fokuserer alene på at lette grænseoverskridende efterforskningsprocedurer, hvilket medlemsstaterne ikke selv har mulighed for at gøre på en sammenhængende måde, med henblik på at sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere.

Kommissionen har i den forbindelse tilkendegivet, at det ikke vil have samme effektivitet at sætte en stopper for straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere og sikre ligebehandling af alle trafikanter i hele EU, hvis lovovertræderne behandles forskelligt gennem nationale eller regionale multilaterale eller bilaterale aftaler.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Det nugældende CBE-direktiv indeholder regler om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede



færdselslovsovertrædelser. Direktivet er implementeret ved køretøjsregistreringslovens¹⁰ § 18, stk. 3.

Efter køretøjsregistreringslovens § 18, stk. 3, kan rigspolitichefen give den kompetente retshåndhævende myndighed i en EU-medlemsstat adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed eller til brug for en konkret sag om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Det gælder, uanset om overtrædelserne i den pågældende medlemsstat behandles som en administrativ forseelse eller som en straffesag.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Det vurderes umiddelbart, at ændringsdirektivet vil medføre behov for lovgivningsmæssige ændringer i forbindelse med implementeringen. En nærmere vurdering heraf udestår imidlertid. Der kan henvises til følgende aspekter i forslaget, som vil kunne indebære mulige lovgivningsmæssige ændringer.

Forslagets artikel 1, stk. 5, indfører som noget nyt i artikel 4 a en forpligtelse for medlemsstaterne til at yde hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre opfølgingsprocedurer. Det kan f.eks. være bistand til at bekræfte, at det med rimelig sikkerhed kan antages, at den person, der er optaget visuelt med overvågningsudstyret i overtrædelsesmedlemsstaten, er ejer, indehaver eller slutbruger af køretøjet eller en person, der formodes at være ansvarlig for en af de i direktivet opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Forslagets artikel 1, stk. 6, indfører som noget nyt i artikel 5 en række minimumskrav til indholdet af den informationskrivelse, som overtrædelsesmedlemsstaten fremsender til den ikkehjemmehørende lovovertræder.

¹⁰ Lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023 om registrering af køretøjer



Forslagets artikel 1, stk. 7, indfører som noget nyt i artikel 5 a nogle frister vedrørende forkyndelse af informationskrivelsen og opfølgningsdokumenterne.

Forslagets artikel 1, stk. 8, indfører som noget nyt i artikel 7 en forpligtelse for medlemsstaterne til at underrette om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget vil kunne indebære yderligere lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at kunne medføre økonomiske konsekvenser for Danmark, idet forslaget indebærer, at politiet bliver pålagt en række meropgaver bl.a. i forbindelse med udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser mellem medlemsstaterne.

Det forventes bl.a., at forslaget vil medføre udgifter, der kan henføres til it-tilpasning samt eventuel udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser, herunder i forhold til digitalisering af procedurer (brug af standardformularer til brug for anmodninger i forbindelse med gensidig bistand).

Der kan på det foreliggende grundlag ikke foretages et estimat for de økonomiske og administrative konsekvenser for politiet.

Det bemærkes, at det fremgår af budgetvejledningen, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme.

Administrative konsekvenser

Forslaget forventes at have en række administrative konsekvenser for Rigspolitiet, der i dag agerer nationalt kontaktpunkt i henhold til bestemmelserne herom i CBE-direktivet. Det drejer sig navnlig om den nye forpligtelse for medlemsstaterne til at yde hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre opfølgningsprocedurer. Derudover bemærkes det, at den nye artikel 4 a om gensidig bistand ved identifikation af den ansvarlige person kan medføre en betydelig ressourceanvendelse hos



politiet i forhold til forkyndelse af dokumenter fra andre EU-lande for personer, der formodes at være ansvarlige for at begå de i direktivet anførte færdselslovsovertrædelser.

En nærmere vurdering af de konkrete it-mæssige konsekvenser af forslaget udestår. Det er dog forventningen, at direktivets gennemførelse vil nødvendiggøre en række it-tilpasninger og/eller udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Der vurderes ikke at være andre konsekvenser forbundet med forslaget.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Specialudvalget for Politimæssigt og Retligt Samarbejde og EU-specialudvalget for Transport.

Forslaget har derudover været sendt i høring hos følgende interessenter: 3F Transport, Danmarks Motor Union, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Danske Advokater, Danske Regioner, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

Der er modtaget høringssvar fra 3F Transport, DTL-Danske Vognmænd (DTL), Erhvervsflyvningens sammenslutning, Dansk PersonTransport, ITD og Rådet for Sikker Trafik.

Generelle bemærkninger

3F Transport har anført, at forbundet er enig i formålet med direktivet om forbedring af trafiksikkerheden via enklere, bedre og mere digital efterforskning og håndhævelse af trafikrelaterede færdselslovsovertrædelser i andre medlemsstater. 3F Transport finder det vigtigt, at håndhævelsen af sanktioner på tværs af grænser lettes.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har anført, at organisationen generelt er positivt stemt over for forslaget. DTL finder bl.a., at forslaget bør udvides til at omfatte parkeringsafgifter og overtrædelse af mil-



jøzonereglerne. DTL bemærker desuden, at sondringen mellem pålagte bøder og afgifter bør overvejes nærmere, idet det er DTL's opfattelse, at det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at foretage en effektiv grænseoverskridende håndhævelse af pålagte afgifter, herunder parkeringsafgifter.

Dansk PersonTransport (DPT) har anført, at foreningen bakker op om forslaget om at styrke udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. DPT har endvidere understreget vigtigheden af, at alle medlemsstater bliver forpligtet til i højere grad at samarbejde og dele informationer om alle typer af overtrædelser. Det gælder overtrædelser, der har til formål at forbedre færdselssikkerheden, men det gælder også overtrædelser, der bidrager til at sikre mere fair konkurrence som f.eks. overtrædelser af regler om udstationering og cabotagekørsel.

ITD har anført, at organisationen støtter op om forslaget om at styrke samarbejdet om trafiksikkerhedsrelaterede færdsels-overtrædelser. ITD bemærker bl.a., at det i lyset af medlemslandenes forskellige sprog og procesmåder er vigtigt, at direktivet sikrer de fornødne retssikkerhedsmæssige garantier. Det gælder f.eks. i relation til, at den, der mistænkes for en konkret overtrædelse, hurtigst muligt skal gøres bekendt med forholdet og have mulighed for at gøre indsigelse.

Rådet for Sikker Trafik har anført, at rådet bakker op om forslaget, da det øger muligheden for at håndhæve og sanktionere overtrædelser af færdselsloven på tværs af landegrænser i EU, hvilket er positivt for trafikikkerheden.

9. Generelle forventninger og andre landes holdninger

De øvrige medlemsstater har i forbindelse med de indledende forhandlinger af forslaget anført, at staterne generelt støtter forslaget, men at staterne har en række bemærkninger til de enkelte artikler. Det kan oplyses, at en række medlemsstater på et indledende stadium har oplyst, at landene ønsker at udvide direktivets anvendelsesområde yderligere, således at overtrædelse af regler om kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget. Regeringen støtter således ambitionen om en styrket fælles EU-indsats for at forbedre trafikikkerheden i EU.

Regeringen finder, at forslaget om udvidelse af direktivets anvendelsesområde er positivt, herunder at ”farlig parkering” foreslås omfattet. Danmark har under forhandlingerne gjort gældende, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at *generelle* parkeringsforseelser tilsvarende omfattes. Det skyldes navnlig, at bøder og afgifter meddelt ikkehjemmehørende førere for generelle trafikforseelser er vanskelige at inddrive effektivt. Det medfører, at udenlandske chauffører har en stor gæld til den danske stat i form af bl.a. ubetalte parkeringsbøder, som under de nuværende regler er vanskelige at indkræve i skyldnernes hjemlande. Denne retsstilling skaber i dag konkurrenceforvridende vilkår for danske vognmænd over for udenlandske vognmænd.

Danmark har endvidere under forhandlingerne gjort gældende, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes. På den måde vil et effektivt inddrivelsessystem for miljøzoneovertrædelser begået med køretøjer registreret i andre medlemsstater sikres. Endvidere understøttes direktivets målsætning om effektiv udveksling af information herved. Selv om dette ikke har direkte indflydelse på trafikikkerheden, vil de inddrivelsessystemer, der foreslås med det reviderede direktiv, umiddelbart kunne finde anvendelse.

Henset til, at vedtagelse af ændringsdirektivet forventes at indebære behov for udvikling og/eller tilpasning af it-systemer på Justitsministeriets område, har Danmark under forhandlingerne understreget vigtigheden i, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.

Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 13. april 2023.