



## SAMLENOTAT

Oktober 2023  
2022-1526

### 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  
- *Generel indstilling*  
KOM (2023) 127 ..... 2



## **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**

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

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 mobilkørekort med henblik på gensidig anerkendelse,*
- *forkortelsen af gyldighedsperioden for kørekort til fem år for personer over 70 år og krav om foranstaltninger til vurdering af føreregnethed,*
- *indførelse af krav om udfyldelse af selverklæring om helbred ved ansøgning og fornyelse af kørekort til køretøjer i kategori A og B (motorcykel og almindelig bil),*
- *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 føreregnet, kravet om udfyldelse af en selverklæring om helbred ved ansøgning om udstedelse og fornyelse 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.*

*Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 1. marts 2023 ved KOM (2023) 127 fremsat 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 *digitale* identitetstegnebog ("European Digital Identity Wallet") i henhold til revisionen af eIDAS-forordningen<sup>1</sup>. 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)*

---

<sup>1</sup> 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.



Direktivet lægger op til, at der kan erhverves kørekort til kategori CE<sup>2</sup> uden forudgående erhvervelse af kørekort til kategori C<sup>3</sup>. Det samme gør sig gældende for kategori DE<sup>4</sup>-kørekort, som kan erhverves uden at erhverve D<sup>5</sup> 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.

---

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

<sup>3</sup> (Last)bil med totalmasse på over 3500 kg.

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

<sup>5</sup> Køretøj konstrueret til befordring af 8 personer eller derover (bus)



*Ombytning af kørekort udstedt af tredjelande (forslagets artikel 12)*

Med forslaget 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 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 det 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 *specifik* prøve eller gennemfører timer i et køretøj med manuel gear. Formålet med forslaget er at fremme omstillingen til fossilfri køretøjer.



#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet har afgivet rapport over Kommissionens direktivforslag af 1. marts 2023. Rapporten indeholder et oplæg til ændringsforslag. Europa-Parlamentets forslag er under behandling i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme (TRAN-udvalget). Karima Delli (The Greens) er udpeget som ordfører.

#### 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 interoperabilitet.

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 kørekortbekend-



gørelsens § 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 erhvervmæssig 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 frakendelse 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 frakendelse 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. Endvidere skal der indføres lovgivning, der sikrer gyldigheden af mobilkørekort, der er udstedt i overensstemmelse med direktivet.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre både positive og negative statsfinansielle konsekvenser. Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de 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-forordningen<sup>6</sup> 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.

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 ikke lever op til direktivets krav, herunder kravet om, at det skal kunne indgå i den kommende europæiske digitale identitetstegnebog, samt 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.

---

<sup>6</sup> 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.



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.

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.

#### 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.

Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser.

### 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 CE og DE.

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 erhvervsmæssig kørsel. Den ledsagende chauffør vil derfor alt andet lige være en aktiv erhvervschauffør, som også skal aflønnes.

Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de erhvervsmæssige konsekvenser.

### **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.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra Dansk Persontransport, De Danske Bilimportører, Dansk Industri Transport, ITD, Dansk Erhverv og AutoCamperRådet i Danmark. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 21. juni 2023, hvor høringssvarene indgår.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det vurderes, at der blandt de øvrige medlemsstater generelt er opbakning til forslaget, men at mange medlemsstater ser behov for justeringer. Særligt ses der at være bred enighed mellem medlemsstaterne om, at tidsplanen for implementering af mobilkørekort er for ambitiøs, mens der er delte meninger i forhold til kontrol af helbreds krav.



Det spanske formandskab forventer at kunne nå en generel indstilling på sagen på rådsmødet for Transport, Telekommunikation og Energi (TTE-rådet) den 4. december 2023.

## 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.

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. Hertil er regeringen skeptisk overfor at kontrolpersonale skal have direkte adgang til andre medlemsstaters nationale registre til brug for kontrol med førerret, da det vurderes komplekst og udgiftsdrivende at indføre, samt at det digitale kørekortbevis i sig selv bør indeholde tilstrækkelig information.

Regeringen finder, at direktivets tidsramme for, hvornår medlemsstaterne skal erstatte udstedelsen af fysiske kørekort med mobilkørekort for optimistisk og bør udskydes. 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 helbreds krav i delegerede retsakter.

Forslaget forventes samlet set at medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser. Regeringen finder det centralt at afklare, hvilke tekniske specifikationer mobilkørekort omfattes af og sammenhængen med den europæiske digitale identitetstegnebog samt de omkostninger, der er forbundet hermed. Regeringen vil i den forbindelse have fokus på, at de statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser er proportionelle i forhold til fordelene.



## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 26. maj 2023 til orientering.

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 10. maj 2023, og et samlenotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 17. maj 2023.