



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 16. marts 2006
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2005-84-0029
Dok.: CHH40844

SAMLENOTAT vedrørende

Pkt. 2 på den foreløbige dagsorden for Rådsmødet (Transport, telekommunikation og energi) den 27. marts 2006

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

Revideret udgave af samlenotat forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. marts 2006. Nye afsnit og afsnit med ændringer er markeret med en streg i marginen.

1. Resumé

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

Formandskabet har senest den 9. marts 2006 på baggrund af forhandlinger med Europa-Parlamentet fremlagt en revideret udgave af direktivforslaget.

Forslaget forelægges Rådet med henblik på opnåelse af politisk enighed.

2. Baggrund og indhold

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

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 blev der opnået enighed om en fælles tilgang til direktivforslaget. Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005 redegjorde formanden for status på forhandlingerne mellem formandskabet, Kommissionen og Europa-Parlamentet (trialogien).

Det blev oplyst, at formandskabet havde forhandlet sig frem til en løsning med Europa-Parlamentet, men at det ikke havde været muligt at opnå opbakning fra Rådet til denne løsning, da kompromiset indeholdt krav om obligatorisk ombytning af kørekort.

Rådet noterede sig formandskabets statusrapport for arbejdet med direktivforslaget.

Direktivforslaget er senest behandlet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2005, hvor det ikke var muligt at opnå politisk enighed, idet et blokerende mindretal bestående af Tyskland, Østrig, Polen, Frankrig og Danmark fastholdt modstanden mod direktivforslagets bestemmelser om obligatorisk ombytning.

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

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

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

fornys. Endvidere vil det i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivforslaget indeholder endvidere en række tiltag med henblik på at øge færdselssikkerheden. Det foreslås blandt andet, at underkategorier – der tidligere var valgfri – gøres obligatoriske. Herved styrkes princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort. Indførelse af forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer vil ligeledes bidrage til en øget færdselssikkerhed. Konkret skærpes alderskravene for erhvervelse af kørekort til bl.a. kategori C (lastbil) til 21 år og for kategori D (bus) til 24 år. Efter det gældende kørekortdirektiv er alderskravene henholdsvis 18 år og 21 år. Kommissionen har antydnet, men endnu ikke bekræftet, at medlemsstaterne på eget område vil have mulighed for at undtage forsvaret og redningsberedskabet for de skærpede alderskrav. Mange værnepligtige, hvoraf en stor del uddannes til at føre køretøjer i de nævnte kategorier, vil ikke opfylde de foreslåede skærpede alderskrav.

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

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

3. Hjemmelsgrundlag

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

4. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

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

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

5. Europa-Parlamentets udtalelser

Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag, herunder et forslag om at også alle eksisterende kørekort, dvs. kørekort udstedt inden direktivets gennemførelse, skal udskiftes med den i forslaget indeholdte kørekortmodel inden henholdsvis 10 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af papirmodellen (papirkort) og 20 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af kreditkortmodellen (plastikkort). Europa-Parlamentet har endvidere stillet forslag om at sætte vægtgrænsen op fra 3.500 til 4.250 kg for køretøjer, der må føres med kørekort til almindelig bil (kategori B).

6. Gældende dansk ret

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

I færdselslovens § 63 og § 63 a er der fastsat regler for førere af knallerter. Der sondres mellem stor og lille knallert, jf. også bekendtgørelse nr. 1067 af 11. november 2005 om registrering af motorkøretøjer mv.

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

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

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

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

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

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

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

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

De kørekortkategorier, som efter det gældende kørekortdirektiv er valgfri, dvs. A1 (let motorcykel), C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus), har ikke hidtil været anvendt i Danmark.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

Endelig vil der skulle fastsættes regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige.

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

Formandskabet har endvidere stillet forslag om, at medlemsstaterne skal anvende et fælles europæisk kørekortnetværk (RESPER) til at udveksle informationer om udstedte og tilbagekaldte kørekort. Arbejdet med at udvikle et fælles europæisk kørekortnetværk foregår i en arbejdsgruppe under Kommissionen. Der er ikke truffet beslutning om, i hvilken form netværket vil blive oprettet, eller hvordan det er tiltænkt at fungere. Det er ikke afklaret, om medlemsstaterne skal stille data fra deres nationale kørekortregistre til rådighed for et fælles europæisk kørekortnetværk.

Det er på den baggrund ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre, hvilke merudgifter dette forslag vil medføre for politiet. Rigspolitichefen har dog vurderet, at det vil kunne medføre merudgifter på et tocifret millionbeløb, hvis netværket skal være IT-understøttet.

Europa-Parlamentet har som resultat af sin førstebehandling af direktivforslaget stillet forslag om, at alle eksisterende kørekort skal udskiftes til en ny model inden for henholdsvis en 10-årig periode for kørekort af papirmodellen og en 20-årig periode for kørekort af kreditkortmodellen. Der er på den baggrund fremlagt et kompromisforslag, hvorefter alle eksisterende kørekort, dvs. både kørekort af papir- og kreditkortmodellen, skal udskiftes inden for en periode på 20 år efter direktivets gennemførelse. Det er ikke opgjort, hvor store merudgifter kompromisforslaget vil medføre, men det skønnes umiddelbart at være et beløb i størrelsesordenen 15-20 millioner kr.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafikikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for personer, som er indehavere af kørekort, der vil blive berørt af forslaget.

9. Høring

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

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

For så vidt angår disse organisationers og myndigheders bemærkninger til forslaget henvises til Justitsministeriets grundnotat, som blev sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen kan overordnet set støtte den endelige vedtagelse af direktivet, idet det forud for vedtagelse bør endelig bekræftes, at kørekortdirektivet kan implementeres i dansk ret på en måde, der undtager forsvarets og redningsberedskabets personel fra de skærpede alderskrav.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at langt de fleste lande kan støtte den endelige vedtagelse af direktivet.

12. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

Sagen har forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

Endvidere har sagen været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 24. juni 2005 forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005 med henblik på forhandlingsoplæg.

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 2. december 2005 forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2005 til orientering.