

Færdselsstyrelsen

Sorsigsvej 35

6760 Ribe

Vejle den 7 juni 2024

Høringssvar til initiativ nr 8, nedlæggelse af tolke til køreprøver

På vegne af en gruppe af 75 praktiserende kørelærere rundt i Danmark har vi sammen lavet brev til transportministeren hvor vi kommer med vores synspunkter og evt. tiltag for at undgå nedlæggelse af prøver med tolk i Danmark

Vi vil endnu engang skrive et brev til jer og håber inderligt at i vil tage dette brev med i overvejelserne omkring afskaffelsen.

Da vi i Danmark har mange forskellige nationaliteter der både kan engelsk, dansk og nogle kan ikke de to sprog så vil det for samfundet være en stor fejltagelse at gennemføre dette.

Hvis dette punkt bliver fjernet, kan det få store konsekvenser for mange virksomheder i landet både køreskoler men også meget i transportbranchen vil blive berørt. De elever der har behov for et kørekort kan være folk der er flygtet fra et land i krig og til Danmark. Her bliver de sat i udkantsdanmark, da det er her der er boliger til dem. For at disse mennesker kan få en tilværelse i landet skal de have et arbejde, men de kan ikke komme på arbejde da der ikke kører busser mv. fra udkantsdanmark, så et kørekort er nødvendigt. Desværre for disse mennesker så har de ikke lært engelsk i deres hjemland og de kan ikke komme til sprogskole i landet da de ikke kan komme frem og tilbage.

Hvis vi skal have en mulighed for at de kan eksistere og have et nogenlunde liv i Danmark, væk fra deres eget land så er vi nødt til stadig at kunne hjælpe dem.

Man fjerner muligheden for integration hvis tolkningen af prøver fjernes og begrundelsen for snyd er ikke bevisligt, der ligger ingen afgørelse derfor.

Vi vil som køreskoler komme med nogle forslag til en løsning så vi ikke kommer til at afskaffe tolke prøver

- I kan lave en tolke liste jf. den som rigspolitiet har. Hver godkendt tolk skal synligt bære id med billede og nr så de kan kontrolleres. Tolken kan findes ved hjælp af køreskolerne der på nuværende tidspunkt bruger tolk.
  - En tolk som er saglig, har brugt meget tid til at følge en underviser,
  - og lytte til undervisningen. Da det ikke er nemt bare at oversætte mange sætninger jf teoriprøven.

- For at undgå snyd, kan der stikprøvevis optages prøver, og tjekkes og hvis tolken har snydt ved prøven, så skal denne udelukkes for at deltage i prøver fremad. Hvis der bliver snydt tænker vi at en tolk ikke vil risikere at snyde, hvis der vil blive lavet stikprøver.
- I har alle muligheder for at trække de forskellige sprog og køreskoler ud, som bruger tolke og i kan se hvilke skoler der som regel booker teoriprøver og praktiske prøver med tolk og få en dialog i gang med dem så vi kan finde en human løsning så vi undgår denne form for diskriminering og forskelsbehandling.

Vi som skoler der underviser fremmedsprogede vil miste et stort grundlag i vores forretninger. Nogle arbejder udelukkende med andet sprog og andre har det sideløbende i skolerne så der vil være mange køreskoler vil blive berørt.

Vi er løbende i kommunikation med vores organisationer, omkring en mulig løsning og endnu engang rækker vi ud for at hjælpe med en løsning til dette område

På vegne af kørelærerne i gruppen "nej til nedlæggelse af køreprøver"

Malene Nygaard Christensen

Køreskolen BK Vejle

**Køreskolen BKVejle**

Vedelsgade 85A, 7100 Vejle

Kørelærer Malene N. Christensen

Telefon 21342583

## Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35  
6760 Ribe

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Att.: Anne Mikkelsen, kontorchef

**Sagsnummer: 2024-690409**

## **Høringssvar vedrørende ”udkast til bekendtgørelse om kørekort” sagsnummer: 2024-690409.**

### **Indledning**

Nærværende høringssvar er udarbejdet af brancheorganisationen, ”Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark” (KTA-DK).

Der er samlet set 33 køretekniske anlæg i Danmark. Heraf ejer og driver medlemmer, af KTA-DK, de 29 køretekniske anlæg og er således landsdækkende. Endvidere ejer og driver medlemmerne, af KTA-dk, også en lang række ”lukkede øvelsespladser” (manøvrebaner) over hele landet. Alle medlemmers anlæg er godkendt i henhold til BEK nr. 1402 bilag 6, ”Køreanlæg”.

På anlæggene gennemføres der uddannelse i køreteknik for køreskoleelever til samtlige kørekort-kategorier. Herunder den grundlæggende køreuddannelse, i henhold til BEK nr. 1402 kapitel 3 om øvelseskørsel på lukket øvelsesplads og køretekniske anlæg.

På en række anlæg over hele landet gennemføres der endvidere efteruddannelse til både almindelig bil og mc, ligesom en række anlæg gennemfører obligatorisk efteruddannelse inden for transportsektoren.

Også det obligatoriske ”Færdselsrelaterede førstehjælp’s kursus”, som beskrevet i BEK nr. 1402 kapitel kap. 2, gennemføres på en række anlæg landet over.

KTA-DK deltog på ”kick-off” mødet i Ribe i 2018 mht. opstarten af arbejdet med ”ny køre- og kørelæreruddannelse”. Endvidere har vi løbende deltaget i en række workshops og infomøder om emnet.

### **Høringsbrevets indholdsfortegnelse**

Nærværende høringsbrev indeholder punkterne 1-8. Hertil skal det dog bemærkes at der er to punkter som benævnes ”pkt. 5” samt to punkter som benævnes ”pkt. 8”.

KTA-DK’s høringssvar omhandler alene ”pkt. 3 – Indførelse af forsøgsordning vedrørende kode 78” samt ”pkt. 5 – Tilsyn med køretekniske anlæg”.



### **"Pkt. 3 – Indførelse af forsøgsordning vedrørende kode 78"**

Brancheforeningen konkluderer at indførelse af, den i høringsbrevet beskrevne, forsøgsordning vedrørende kode 78, virker fornuftig, i afventen på revisionen af 3. kørekortdirektiv.

Fordelingen af de "7 praktiske lektioner i bil med manuelt gear" virker, som udgangspunkt, også fornuftig.

Endvidere vil forsøgsordningen, i nogen grad, medvirke til at "den grønne omstilling" kan speedes op både i køreskolebranchen men også i vores branche.

Det bemærkes dog at der blandt foreningens medlemmer er store regionale forskelle.

#### **Dog bør flg. forhold klarlægges, inden ikrafttræden:**

- a. Af udkastet fremgår det at forsøgsordningen alene gælder ved erhvervelse af kørekort til kat. B.  
Det bør i den forbindelse klarlægges hvilken indflydelse / konsekvens det har for erhvervelse af øvrige kørekort (B/E, C, D, E og deraf mulige kombinationer).
- b. Det bør også klarlægges om kørekortet vil blive påført landekoden 148 såfremt køreskoleelev har gennemført hele, eller dele (mindst 7 lektioner) af den praktiske mindste undervisning, i en bil med manuelt gear, men aflægger køreprøven i en aut.gear bil?
- c. Endvidere klarlæggelse om en køreskole elev, som har gennemført hovedparten af den praktiske køreundervisning i en bil med manuelt gear, må gennemføre det køretekniske kursus (glatbane kurset) i en aut.gear bil, uden af få påført landekoden 148 ?
- d. Vedrørende "de 7 praktiske lektioner" opfordres styrelsen til at kigge på de nuværende regler, om hvor mange lektioner køreskoleelev max må gennemføre på én dag.  
Det burde åbnes for at køreskolen kan gennemføre de "3 lektioner" (2 t 15 min), som skal foregå ude på offentlig vej i køreskolens bil, som én samlet enhed.  
En sådan tilpasning vil næppe generere flere trafikulykker eller andre farlige situationer i trafikken.
- e. KTA-DK er bekendt med styrelsens brev af 22. marts 2024, til kørelærerforeningerne, som blandt andet omhandlede emnet "Ændring af praksis", i forsøgsordningen.  
Emnet indledes med: "mindstekravet til antallet af praktiske køretimer ..... " her lægges der op til en ændring af den hidtidige praksis.  
KTA-DK opfordrer styrelsen til, at denne ændring af praksis indarbejdes direkte i den påtænkte bekendtgørelsesændring. Derved kan misforståelser og uensartet tolkning mindskes, hvilket må være ønskværdigt for alle parter.  
Såfremt "praksisændringen" indarbejdes, direkte i bekendtgørelsen, vil det øge incitamentet, for en række køretekniske anlæg, til hurtigere at omlægge til brug af el-drevne køretøjer.

### **"Pkt. 5 – Tilsyn med køretekniske anlæg"**

Brancheforeningen konkluderer at:

- a. Ja der er visse uregelmæssigheder i reglerne om tilsyn med de "lukkede øvelsespladser" og de "køretekniske anlæg".
- b. Ja der bør indføres en bestemmelse om hvem som fører tilsynet med de to typer køreanlæg.  
KTA-DK har som sådan ingen problemer med at det er Færdselsstyrelsen der anføres som tilsynsmyndighed.

- c. KTA-DK er dog meget uenig i at en tidligere meddelt godkendelse, af et køretekniske anlæg, udført af Rigspolitiet, uden videre kan tilbagekaldes.
- d. KTA-DK bør være den primære høringspart på dette område.

**Fig. forhold bør klarlægges inden udsendelse af den nævnte "nærmere orientering":**

- a. Som brancheforening for de køretekniske anlæg i Danmark anser vi os for den nærmeste høringspart i dette spørgsmål. Vi både kan og vil indgå i dialog og drøftelse med F.styr, forinden retningslinierne, i "den nærmere orientering", fastlægges. Dette skal ses på baggrund af at en række anlæg IKKE er ejet af kørelærere / køreskoler. Her under de anlæg som er ejet af AMU / Erhvervsskoler, andre private virksomheder eller andre organisationer som f.eks. FDM.
- b. Vi beder om at styrelsen beskriver hvilken uddannelse / erhvervsbaggrund styrelsens tilsynspersonale tænkes at have, som kvalificerer dem til at gennemføre et tilsyn. Til orientering har Rigspolitiet tidligere anvendt bilinspektører til at udføre tilsynet.
- c. KTA-DK foreslår at brancheforeningen og F.styr snarest sætter sig sammen og påbegynder en række "work-shops" / dialogmøder, med henblik på at afdække den fremadrettede proces mht. gennemførelse af kommende tilsyn. Da det er nyt for F.styr, at skulle være tilsynsmyndighed for vores medlemmers anlæg, så synes det naturligt og stærkt formålstjenligt at indlede dialog snarest muligt.

På KTA-DK's vegne



Michael Nielsen

Formand

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Den 10. juni 2024

Vedrørende sagsnr.: 2024-690409

#### **Høringssvar vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort**

Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier – Lederne (DEG-L) takker for muligheden for at indgive høringssvar i forbindelse med ovenstående høring. DEG-L har i den forbindelse følgende bemærkninger.

**Ad. §44, stk. 1-2 om ”undervisning til kategorierne C1, C, D1 og D må først påbegyndes, når ansøgeren har erhvervet kørekort til kategori B og er fyldt 18 år” samt ”undervisning til kategorierne B/E, C1/E, C/E, D1/E og D/E må først påbegyndes, når ansøgeren har erhvervet kørekort til kategori B og er fyldt 18 år”**

DEG-L undrer sig over, hvorfor kørekortsundervisningen til kategorierne B/E, C1/E, C/E, D1/E og D/E ikke kan påbegyndes, før ansøgeren er fyldt 18 år.

Det vil være en stor hjælp på erhvervsuddannelserne indenfor transportområdet, hvis undervisningen kan påbegyndes tre måneder før, ansøger fylder 18 år, ligesom det i dag er gældende for kategori B. Det vil både medvirke til en lettere uddannelsesplanlægning hos uddannelsesinstitutionerne samt sikre arbejdsgiverne en hurtigere kvalificeret arbejdskraft. Derudover vil det højne motivationen for at vælge en transportuddannelse for de unge.

**Ad. §60, stk. 6 om ”aflægger en førstegangserhverver af kørekort til kategori B en praktisk prøve uden at bestå prøven, kan en ny praktisk prøve ikke aflægges, før der er forløbet syv dage fra den seneste praktiske prøve (...)”**

DEG-L mener, at det er unødvendigt at lave en ventetid på syv dage, såfremt eleven ikke består den praktiske prøve. Når en elev sendes til køreprøve, er det vurderet, at eleven kan gennemføre og bestå en køreprøve. I tilfælde af, at eleven ikke består den praktiske prøve, vil den fagligt ansvarlige kørelærer kunne vurdere, om den pågældende elev er klar til en ny prøve efter kort tid og ikke nødvendigvis efter syv dage på ny køreprøve, hvis der er ledige prøver.

**Ad. §63 om ”køreprøver kan gennemføres på dansk, engelsk, grønlandsk eller færøsk. For personer med bopæl i Haderslev kommune, Aabenraa kommune, Tønder kommune og Sønderborg kommune kan køreprøven gennemføres på tysk, jf. dog stk. 4”.**

DEG-L stiller sig uforstående over for, at muligheden for anvendelse af tolk ved såvel teoriprøve som den praktiske prøve bortfalder.

DEG-L mener, at det er en barriere i forhold til rekruttering af international arbejdskraft, arbejdskraft som ellers er nødvendig for branchens overlevelse. Flere fremskrivninger peger på, at det danske arbejdsmarked kommer til at mangle kvalificeret arbejdskraft, herunder transportbranchen, hvor den internationale arbejdskraft spiller en altafgørende rolle. DEG-L mener derfor, at det er en klar fejlurdering, at der ikke længere kan anvendes tolkeprøver i forbindelse med aflæggelse af teori- samt praktiske prøve.

Foruden ovenstående har DEG-L ikke yderligere bemærkninger.

På vegne af Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier – Lederne

Jesper Nielsen  
Direktør



Færdselsstyrelsen

Den 10. juni 2024

## Dansk Erhvervs bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 13. maj 2024 vedrørende ovennævnte.

Idet vi henviser til fælles brev af 21. februar 2024, svar fra ministeren af 25. marts 2024 samt seneste Rapport om Chaufførmangel fra Vejtransportrådet kan vi fortsat bakke op om, at indskrænkningen af tolkemuligheder er problematisk ift. rekrutteringen til branchen.

Dansk Erhverv kan tilføje, at det tillige er uheldigt, at en 17-årig, som har erhvervet B-kørekort ikke kan påbegynde erhvervelse af C-kørekort før vedkommende er fyldt 18 år.

Udkastet imødekommer således hverken branchens udfordringer ift. rekruttering udefra eller rekruttering af unge, hvilket vi beklager.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

**DEKRA Danmark**  
Kirkebjerg Allé 90  
2605 Brøndby

Vedr. 2024-690409

Telefon: 70 60 65 00  
E-mail: [info@dekra.dk](mailto:info@dekra.dk)  
[www.dekra.dk](http://www.dekra.dk)

Brøndby, 10. juni 2024

### **Høringssvar vedr. bekendtgørelse om bl.a. ændrede regler for praktisk og teoretisk prøve i forbindelse med erhvervelse af kørekort**

Vi afgiver hermed vores svar og kommentarer til de påtænkte ændringer, specifikt vedr. afsnit fire i høringsbrevet, "Begrænsning af de sprog, som køreprøver kan afvikles på". I særdeleshed, muligheden for at bruge tolk.

DEKRA er landets største uddannelsesinstitution på chaufførområdet, hvor vi blandt andet uddanner omkring 50% af de danske lastbilchauffører.

På AMU-kurserne til lastbilkørekort og hængerkort, har vi siden 2022 uddannet omkring 1200 chauffører på arabisk, polsk og engelsk. Vi ved, at andre skoler også har afholdt kurser på ukrainsk.

Hvis bekendtgørelsen bliver gennemført i dens nuværende form, vil tolkeforbuddet i praksis betyde, at en person der ikke mestrer dansk på et ret højt niveau, ikke vil kunne tage et lastbil- eller hængerkort fremover. Samme konsekvens vil man se for erhvervelse af alm. B-kørekort.

Da antallet af sagkyndige som kan afvikle prøverne på engelsk er meget lavt, vil man som engelsktalende heller ikke kunne tage et kørekort i praksis, hvis tolkningsforbuddet træder i kraft.

De negative konsekvenser er mærkbare:

1. Transportvirksomhederne mister adgang til de lastbilchauffører og varebilschauffører, som de efterspørger ("Gode jobmuligheder" på [arbejdsmarkedsbalancen.dk](http://arbejdsmarkedsbalancen.dk)). Det bremser vækst i samfundet og erhvervet.
2. Alle typer virksomheder mister adgang til medarbejdere til jobs, som kræver alm. B-kørekort (bude, hjemmeplejere, servicepersonale, håndværkere m.fl.)

3. Ledige borgere med sprogudfordringer vil få frataget en direkte vej til stabil beskæftigelse og selvforsørgelse. Med store udgifter til følge, for beskæftigelsessystemet.

Vi har med i de seneste år haft stor succes med at få udlændinge ind i vejgodstransport:

- Syriske flygtninge
- Ukrainske flygtninge
- Polske og rumænske migranter, der har mistet deres jobs i Danmark, men fortsat har ønsket at bidrage til samfundet.
- Arabisktalende borgere, der ellers har siddet fast i ledighed.

Dette har været en stor samfundsmæssig gevinst. Dels fordi det har afhjulpet rekrutteringsproblemer for vognmændene, dels fordi det har løst en udfordring for jobcentre og a-kasser med at få ledige borgere med et svagt dansk i arbejde.

Det foreslåede tolkningsforbud er endnu mere problematisk hvis det indføres før muligheden for afholdelse af teoriprøven på andre sprog end dansk er endeligt klar.

Vi er helt enige i, at der ikke må forekomme snyd ved prøver. Vi er dog overbeviste om, at der må kunne findes alternative løsninger, for eksempel:

- forsøgsordninger med elektroniske oversættelser (mobilapps)
- statsgodkendte tolke
- flere sagkyndige, der kan andre sprog end dansk
- Videoovervågning af tolkning ved prøveafholdelse (sker allerede i dag)

DEKRA vil derfor gerne medvirke til konstruktiv problemløsning, sammen med branchens aktører (Dansk Industri, 3F Transport, Transportbranchens Uddannelsesråd), som deler vores kritik af den påtænkte ændring.

DEKRA foreslår, at Færdselsstyrelsen og Ministeren vil tage vel imod disse forslag, som vil afværge alle de meget uheldige konsekvenser beskrevet ovenfor:

1. Udskyd tolkeforbuddet indtil videre (som minimum for C-kørekort)
2. Nedsæt en arbejdsgruppe bestående af fire medlemmer, fra Transportministeriet, Transportbranchens Uddannelsesråd, 3F Transport og Dansk Industri, med opdrag om at finde konkrete løsninger i indeværende år.
3. Implementér arbejdsgruppens anbefalinger som forsøgsordning per 1. januar 2025, i stedet for et tolkeforbud.
4. Evaluér resultaterne per 1. juli 2025

Med venlig hilsen  
DEKRA Danmark

Christen Bagger,  
Adm. Direktør

## Bilag til høringsvar fra KL, udkast til ændring af kørekortbekendtgørelse

Dato: 10. juni 2024

Sags ID: SAG-2024-02187  
Dok. ID: 3466259

E-mail: JUPN@kl.dk  
Direkte: 3370 3205

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 2

### *Indførelse af karensperiode*

Alternativt til ændringer i den understøttende digitale løsning, er at der gennemføres manuelle processer ift. booking. Det vil betyde, at der skal sørges for, at der ikke kan bookes en prøve til afholdelse indenfor karensperioden. Den manuelle proces vil have en stor risiko for unødvendige tilbageløb, tids-spild og give væsentlige omkostninger for kommunerne.

Dertil må det forventes at problemer med den manuelle løsning, hvor risikoen for at prøver bliver betalt og booket og elev og lærer møder op forud for endt karensperiode er stor. Dette vil medføre en stor administrativ opgave for Borgerservice og Færdselsstyrelsens planlægger team, da der skal tilbagebetales gebyrer, bookes nye prøver og holdes styr på elevens karensperiode udenom Køreprøvebooking systemet.

Det skal tydeliggøres, hvem der har ansvaret for booking af køreprøve indenfor karensperioden. Hvis Borgerservice eller kørelæreren booker til afholdelse indenfor karensperioden, vil eleven miste prøvegebyret og skal betale igen. Da der ikke er en afklaring eller en pejling om, hvem der skal håndtere den manuelle registrering, så der bliver påtegnet karensperiode på elevens sag, så antager KL at dette håndteres hos Færdselsstyrelsens køresagkyndige. Hvordan dette noteres og registreres efter snyd eller dumpet prøve er heller ikke afklaret. Skal der være et nyt dokument, der følger eleven, eller hvordan skal det håndteres?

Dertil er der ikke afklaring på, hvor ansvaret er placeret, og hvad der skal ske, hvis en elev alligevel formå at gå til prøve i karensperioden, hvis ikke registreringerne har været korrekte.

På grund af alle disse uafklarede spørgsmål og ansvarsområder, appellerer KL til, at man i dialog med Færdselsstyrelsen udskyder dette initiativ, til at det kan understøttes digitalt i en varig løsning.

### *Indførelse af forsøgsordning ift. vedrørende kode 78 og indførelse af national kode*

Forslaget handler om, at der skal være en forsøgsordning, som skal gøre det muligt at aflægge køreprøve i en bil med automatgear (Kategori B), uden at påføre kode 78, som begrænser førerret til køretøjer med automatgear. Ophævelse af kode 78 kan ske ved at man tager syv lektioner i køretøj med manuelt gear, det kan både ske i undervisningsforløb eller hvis man har sit kørekort med kode 78.. Dog skal der administreres en nationalkode, da det er en dansk forsøgsordning, for erhvervelse af kategori B, hvorfor der, hvis man fjerner kode 78, skal noteres at der ikke er aflagt prøve i bil med manu-

elt gear, dvs. et kørekort med kode 148. Det er nødvendigt, hvis der efterfølgende skulle anmodes om udvidelse af kørekort. Men er der ønsker om ophævelse af kode 148, skal der aflægges en praktisk køreprøve.

Grundlæggende støtter KL op om forslaget, men der er behov for, at der med det samme er klare linjer for f.eks., hvordan Borgerservice skal få besked om, at der er foretaget syv lektioner med manuelt gear, hvem fremsender den besked. Hvem er det der registrerer de syv lektioner, og hvor henne?

Borgerservicemedarbejderen skal kunne validere, at den pågældende elev har opfyldt kravene før at der skal bestilles et nyt kørekort på baggrund af de syv lektioner, men hvem har ansvaret og kontrollen i dette forløb? Dertil er det uklart, hvorvidt borgeren skal betale for et nyt kørekort, og om det har sit eget gebyr, eller fx behandles som et duplikatkørekort?

### Sprog

Tekstnært bemærkes, at der i §63 står *'For personer med bopæl i Haderslev Kommune, Aabenraa Kommune, Tønder Kommune og Sønderborg Kommune kan køreprøven gennemføres på tysk'*. Denne ændring, kan skabe en uhensigtsmæssig misforståelse om, at det kun er tysk man kan gennemføre køreprøve på. KL antager, at der menes at køreprøver kan gennemføres på dansk, engelsk, grønlandsk, færøsk eller tysk, i de ovenstående kommuner?

Dato: 10. juni 2024

Sags ID: SAG-2024-02187  
Dok. ID: 3466259

E-mail: JUPN@kl.dk  
Direkte: 3370 3205

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 2



Til Færdselsstyrelsen  
Att: Anna Kyhl Gøtske

## Høringsvar fra KL - udkast til ændring af Kørekort bekendtgørelse

Færdselsstyrelsen har sendt høring af ændringer til kørekortbekendtgørelsen. Ændringerne er udmøntningen af en aftale om 12 initiativer, mellem Transportministeren og kørelærerbranchen den 20. december 2023. De 12 initiativer har til formål at sætte borgeren i centrum og løse udfordringerne med mangel på køreprøver.

KL finder det positivt, at Færdselsstyrelsen søger at løse udfordringerne med manglende køreprøver og at borgeren sættes i centrum. KL har dog en række bemærkninger til timing i forslagene, da der lægges op til at de fleste forslag skal træde i kraft den 1. juli 2024. Det er overordentlig kort tid til implementering af de foreslåede ændringer. KL tager derfor forbehold for mulighederne for at gennemføre ændringerne indenfor den tidsfrist, fordi der er stor risiko for at det vil være til ulempe for de berørte borgere.

### *Generelle bemærkninger*

Udkast til ændringer af bekendtgørelsen vil have større administrative, økonomiske og tekniske konsekvenser. Ændringerne skal implementeres i den kommunale digitale løsning - Køreprøvebooking, som er et system der står overfor udfasning. Kommunerne har indtil nu digitaliseret køreprøve bookingprocessen og er i gang med at udfase den eksisterende løsning til fordel for en ny, derfor er det uheldigt, at der med meget kort varsel kommer oplæg til større ændringer.

Der er mange elementer i udkastet, der vil være vanskelige at sikre effektiv og lovmedholdelig administration af, til den foreslåede dato for bekendtgørelsens ikrafttræden d. 1. juli 2024. KL vil derfor opfordre til, at nogle af ikrafttrædelsesdatoerne udskydes, så der bliver tid til implementering og dialog om forståelsen af initiativerne. Særligt udvikling på den eksisterende digitale løsning, kræver mere end få uger.

### *Indførelse af karensperiode*

Færdselsstyrelsen ønsker af indføre en "karensperiode", mellem en ikke bestået prøve og en ny prøve. Og for elever, der bliver taget i at snyde. Karensperioden kan ifølge Færdselsstyrelsen være løsningen på nogle af udfordringerne med manglende prøver.

./.

Indførelsen netop nu, vil kræve enten at der sker udvikling i kommunernes digitale løsning til booking af køreprøver, så der ikke kan bestilles prøver i karensperioden eller at kontrol med karensperioder håndteres

Dato: 24. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-02187  
Dok. ID: 3460633

E-mail: JUPN@kl.dk  
Direkte: 3370 3205

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 2





manuelt, ved indførelse af yderligere administrative procedurer. Det er fremgår ikke af bekendtgørelsen, hvem der skal løfte denne opgave. Se yderligere i vedlagte bilag med tekniske kommentarer.

*Forsøgsordning ift. automatgear (kode 78 og indførelse af national kode)*  
Gennemførelse af forsøgsordningen med at gøre det lettere at tage kørekort i bil med automatgear og få kørekort til bil med manuelt gear, kræver en række ændringer i de procedurer der er rundt om godkendelse af dokumentation for berettigelse til kørekort, ændringer i krav til borger og der indføres også her yderligere manuelle administrative procedurer. Samtidig kræver denne ændring også ændringer i den digitale køreprøvebooking og i de bagvedliggende beskrivelser i blanketter.

KL finder, at der er brug for klarhed over og tydelig vejledning til en række spørgsmål, så borgerservice eller andre kan vejlede borgere. Det skal være tydeligt hvad der skal ændres i den digitale understøttelse og hvordan og hvornår blanketter skal opdateres. Det er kompleks ny lovgivning, som allerede i udkast form har skabt forvirring og spørgsmål ved opgaver og ansvar. F.eks. ift. hvem der påfører koderne – KL antager at det er de køresagkyndige - hvor de skal påføres og hvordan.

Der mangler information om, hvordan man ønsker forsøgsordning vedr. kode 78 og indførelse af national kode, udmøntet i KL's blanket P23. Blanketten er grundlaget for al ansøgning til førstegangserhvervelse af kørekort både i form af fysiske blanketter og blanketten i Køreprøvebooking. Da der er produktionstid på ændringer og kvalitetssikring af ændringerne kan det ikke garanteres af ændringer kan være indarbejdet inden den 1. juli. KL skal derfor her opfordre til at ikrafttrædelsen udskydes, så der kan sikres mere realistisk implementeringstid for kommunerne.

#### *Opsummering af bemærkninger*

Generelt indebærer forslaget en række nye krav og KL skal derfor opfordre til, at styrelsen er tydelig med og klar i vejledning til kommunerne, så de kan implementere og håndtere nye arbejdsgange, med mindst mulige omkostninger. Nogle af ændringerne er store, f.eks. i forhold til karenstider og snyd til prøver i kørekortforløb. Det er dyre ændringer, som skal stå mål med mængden af snyd mv.

Det er, som det fremgår ovenfor, KL's vurdering at dette udkast til ændringer i kørekortbekendtgørelsen vil få administrative og økonomiske konsekvenser i kommunerne. KL skal derfor anmode om at modtage en DUT høring om ændringen.

Yderligere bemærkninger fremgår af vedlagte notat.

Med venlig hilsen

Kontorchef Pia Færch  
Digitalisering og Teknologi

Dato: 24. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-02187  
Dok. ID: 3460633

E-mail: JUPN@kl.dk  
Direkte: 3370 3205

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 2

## Til Færdselsstyrelsen

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[kwil@fstyr.dk](mailto:kwil@fstyr.dk)  
[ankg@fstyr.dk](mailto:ankg@fstyr.dk)

10. juni 2024

### **Vedr. – Journal nr.. 2024-690409 - Høringssvar vedrørende forslag til ændring af kørekortbekendtgørelsen**

Nærværende høringssvar er udarbejdet af brancheorganisationerne Dansk Kørelærer Union (DKU), Foreningen Frie Kørelærere (FFK), Helsingør Kørelærerforening (HKF), Kørelærerforeningen og Dansk Kørelærer Landsforbund (DKL) som i det følgende omtales samlet som brancheorganisationerne.

#### **1)**

Brancheorganisationerne har ingen bemærkninger

#### **2)**

Brancheorganisationerne har ingen bemærkninger

#### **3)**

Det er Brancheorganisationernes holdning at forslaget til ændring af kørekortbekendtgørelsen der relaterer sig til afskaffelse af kode 78 og indførelse af national kode 148 har en del mangler i det forelagte udkast, da detaljegraden i udkastet til ændring af kørekortbekendtgørelsen ikke er tilstrækkelig og dermed en uoverskueligt for branchen som høringsspart at tage endelig stilling til. Dette gælder både i forhold til overførsel af kode 148 ved kategoriudvidelse (fx erhvervelse af kat. B/E efter kat. B med kode 148), da det er branchens opfattelse, at det er koden der skal følge kategorierne, og at den ikke bør kunne konverteres til en international kode (kode 78) ved en kategoriudvidelse. Herved gives et eksempel på at en elev der erhverver kørekort til bil med kode 148 må køre bil med manuelt gear efter afviklet køreprøve men såfremt eleven efterfølgende erhverver kat. B/E med automatgear vil koden konverteres til kode 78. Det vil sige, at eleven må føre bil uden påhængskøretøj med manuelt gear men samme bil med manuelt gear tilkoblet et påhængskøretøj ikke er lovlig grundet, hvilket ikke er formålstjenligt med nærværende bestemmelse. Kode 148 bør derfor følge kategoriudvidelsen, hvilket branchen mener er helt essentielt for at bestemmelsen får den tilsigtede virkning. Derudover er detaljegraden på ophævelse af kode 148 ikke tilstrækkelig beskrevet i nærværende udkast, herunder hvilke krav der stilles til en mulig ophævelse (hvilke kategorier der giver adgang til ophævelse af kode 148).

Branchen har siden initiativpakkens indgåelse forberedt sig på at det bliver muligt at tage kørekort i automatgear fra juli 2024, hvorfor en del kørelærere i tiden op til sommerferien har udskiftet deres bil med manuelt gear til automatgear. Af den årsag kan brancheorganisationerne ikke tilråde en forkastelse af forslaget, men der bør arbejdes intensivt i samarbejde med branchen om at få bestemmelsen mere detaljeorienteret og tilrettet således den får en praktisk og relevant virkning.

#### 4)

Det er Brancheorganisationernes holdning, at en begrænsning i at køreprøver kun kan afvikles på dansk og engelsk kan give store udfordringer i transportbranchen i forhold til uddannelse af chauffører, da især de store kørekort (C,D, C/E og D/E) er elever fra lande, hvor dansk og engelsk ikke er primære/sekundære sprog. Denne begrænsning kan forøge den aktuelle problemstilling i transportbranchen i forhold til mangel på chauffører.

Brancheorganisationerne er af den overbevisning at teoriprøverne skal afvikles på flere sprog således at de digitale teoriprøver bliver oversat til de 10 mest anvendte sprog. Dette kan ske ved hjælp af AI eller manuel oversættelse. Det kræver endvidere ikke systemændring af det nuværende digitale teoriprøvesystem. Herved kan man imødekomme de mange udenlandske kørekortansøgere samtidig med at tiltaget mod snyd i teoriprøver får den tilsigtede effekt, da der ikke skal anvendes tolk til digitale teoriprøver.

#### 5a)

Brancheorganisationerne er ikke enig i at Færdselsstyrelsen uden videre skal have mulighed for tilbagekalde en godkendelse af et køretekni sk anlæg FØREND der er foretaget et kvalificeret syn af det pågældende køretekni ske anlæg. Brancheorganisationerne forudser at der i modsatfald kan ske tilfældige tilbagekaldelser, hvorefter køretekni sk anlæg skal søge godkendelse på ny før det igen kan anvendes som køretekni sk anlæg. Dette er både en tung administrativ byrde og kan medføre uforholdsmæssige store økonomiske konsekvenser for både køretekni ske anlæg og kørelærere.

Forudsætningen for at Færdselsstyrelsen skal kunne tilbagekalde en godkendelse af et tidligere godkendt køretekni sk anlæg må i så fald være et krav om at der skal udføres et kvalificeret syn. Der skal tillige stilles store krav til Færdselsstyrelsens tilsynspersonale således at de uddannelsesmæssigt er på niveau med Rigspolitiets bilinspektører, som førhen blev anvendt ved tilsyn af køretekni ske anlæg.

Brancheorganisationerne er af den overbevisning at foreningen KTA.DK bør indgå i tæt dialog med Færdselsstyrelsen omkring de nærmere krav og retningslinjer for udarbejdelse af for køretekni ske anlæg og at bilag 6, Afsnit II, 2. Pkt. skal forkastes indtil de nærmere retningslinjer vedr. kvalificeret tilsyn og tilsynspersonalets uddannelsesbaggrund er udarbejdet i tilstrækkeligt omfang således at høringsparter kan tage stilling til konsekvenserne af den forslåede ændring. Den forslåede ændring i nærværende udkast til ændring af kørekortbekendtgørelsen er ikke gennemarbejdet i tilstrækkelig omfang og kan i værste fald medføre store økonomiske konsekvenser hvis et køretekni sk anlæg får inddraget sin godkendelse på et grundlag, der ikke er tilstrækkelig kvalificeret.

#### 5b)

Brancheorganisationerne har ingen bemærkninger

#### 6)

Brancheorganisationerne har ingen bemærkninger

7)

Et ultimativt krav om at borgeren/eleven skal medbringe MIT-ID ved afvikling af digitale teoriprøver er i den grad en serviceforringelse for borgeren. MIT-ID er en løsning der kræver en telefon (smartphone). Eleven kan have glemt sin telefon, tabt sin telefon eller telefonen kan være gået død for strøm umiddelbart før teoriprøvens afvikling. Det digitale teoriprøvesystem giver mulighed for at teoriprøven kan tilgås med en kode som udleveres af den tilsynsførende/prøvesagkyndige efter at eleven har godtgjort sin identitet uden brug af MIT-ID. Denne praksis bliver på nuværende tidspunkt brugt på flere prøvesteder uden problemer for hverken elever eller tilsynsførende, hvorfor denne relativ simple løsning på manglende MIT-ID bør være fast praksis der tilgodeser borgeren/eleven og en service der ikke bør indskrænkes. MIT-ID er ikke identitetskrav i sig selv, da borgeren skal kunne godtgøre sin identitet med gyldig legitimation iht § 4.

I øvrigt gøres der opmærksom på, at nogle borgere er undtaget for brug af MIT-ID, hvilket der ikke tages forbehold for i bestemmelsen. Det vil betyde at borgere, der ikke har MIT-ID af den ene eller anden grund, aldrig vil kunne afvikle en digital teoriprøve. Af den årsag er det brancheorganisationernes holdning, at § 60 stk. 3, 3.pkt skal forkastes.

8)

Brancheorganisationerne har ingen bemærkninger

Med venlig hilsen

(sign.)

Bent Grue, formand for Dansk Kørelærer-Union

Lars Holst Kruse, formand for Kørelærerforeningen

Emilio Stenbæk, formand for Helsingør Kørelærerforening

Allan Sørensen, formand for Danske Kørelæreres Landsforbund

Jane Skou Holst, formand for Foreningen Frie Kørelærere



DANSKE KØRELÆRERES  
LANDSFORBUND



HELSINGØR  
KØRELÆRER  
FORENING





10. juni 2024.

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[kwil@fstyr.dk](mailto:kwil@fstyr.dk)  
[anng@fstyr.dk](mailto:anng@fstyr.dk)

## **Høringsvar vedrørende j.nr. 2024-690409.**

Hermed følger Dansk Kørelærer-Unions stillingtagen til det fremsendte ændringsforslag til Bekendtgørelse om kørekort. Det er svært at forholde sig til fakta på flere områder. Her kommer vores uforbeholdne kommentar til følgende høringpunkter:

De høringpunkter der kan tages stilling til er:

- 1) Karens gældende for førstegangselever til kategori B. Som udgangspunkt er det jo ikke et problem med de 7 dage, da der visse steder i Danmark er 8 ugers ventetid. Vi vil kraftigt pege på, at der alternativt til de 7 dages karen, vil kræves et minimums antal undervisningslektioner f. eks 4 praktiske lektioner, for at højne elevens niveau inden næste praktiske prøve, hvilket ikke sker ved 7 dages karen.
- 2) 6 måneders Karens ved snyd, er fint og helt i tråd med ideen fra Dansk Kørelærer-Union. Det er klart vores opfattelse, at der bør stilles hjælpemidler til rådighed til de sagkyndige, for at opdage snyd, f.eks en scanner til at identificerer elektroniske hjælpemidler til teoriprøverne.
- 3) Dansk Kørelærer-Union er overrasket over, at vi som supplement til kode 78, har fået en ny kode 148.  
Her er vi ikke i stand til at vurderer høringssudkastet, da det er mangelfuldt. Vi kender ikke detaljegraden i udkastet, og er derfor ikke i stand til som høringsspart at tage stilling til forslaget.

Vores bekymring går på ugensigtigheden ved udkastet, der medfører ulemper ved f.eks. udvidelse af kategorierne B/E, C og D.

Derudover er detaljegraden på ophævelse af kode 148 ikke tilstrækkelig beskrevet i nærværende udkast, herunder hvilke krav der stilles, og hvilke konsekvenser kode 148 kan have ved kørsel i udlandet.

Vi sætter spørgsmålstegn ved økonomien og den grønne omstilling, da kørelærerne nu skal have 2 skolevogne. Udover det, så byder fremtiden også på et størrelsesproblem på skolevognene, som vi må forholde os til, hvis vi skal snakke om arbejdsmiljø for både kørelærere og sagkyndige.

- 4) Dansk Kørelærer-Union indstiller, at dette punkt vil blive udsat for at blive gennemarbejdet til en bedre national plan. DKU har en del medlemmer der er af anden etnisk baggrund end dansk, og mener at dette initiativ vil medføre lukning af virksomheder. Vi begrundet problematikken ved at Transportbranchen står og mangler ca. 5000 chauffører.





DKU har ved en rundspørge i blandt vores etniske medlemmer, erfaret en enighed om, at ca. 70% af borgerne kan bestå en teori prøve på deres modersmål og en praktisk prøve på dansk eller engelsk. De oplyser, at nogle oversættelser er særlig svære, når læreren skal undervise.

Eksempelvis kan mange danske ord ikke oversættes fra dansk til kinesisk.

Integrationen bliver dårligere for de borgere, som har ophold i DK, og som kommer fra et ikke EU-land. Branchens niche peger også på, at en del af borgerne har PTSD, som væsentlig vanskeliggøre prøvesituationerne.

I øvrigt ses tiltaget om tolkeprøver, ikke at harmonisere med regeringens tiltag, om at hente eksempelvis Indisk arbejdskraft til Danmark. Og ligeledes ses en problematik i forbindelse med ombytning af kørekort.

En anden udfordring er, at hvis en udenlandsk borger skal til kontrollerende prøve (kategori C), så risikerer han/hun aldrig at kunne få kørekortet tilbage.

Der er mange forskelligheder der peger på en udvikling, som kan få samfundsmæssige konsekvenser. Vi peger på, som minimum, at en borger med udenlandsk baggrund får mulighed for at gå op på sit modersmål til teoretisk prøve og praktisk prøve på dansk eller engelsk.

- 5a) Dansk Kørelærer-Union kan ikke tilgå et punkt som vi ikke kender en præcisering af. Lige nu gives en blankocheck til Færdselsstyrelsen, som kan lave reglerne som de vil. Vi kan på denne baggrund ikke godtage, at dette punkt bliver vedtaget, da der ikke foreligger noget konkret regelsæt.
- 5b) Ingen bemærkninger.
- 6) Ingen bemærkninger.
- 7) Det er ikke alle der har et Mit-ID, eller en smartphone. Det virker ikke som om, der er taget hensyn til dette i bekendtgørelsen- DKU peger, på at det indskrives, at en elev kan godtgøre sin identitet ved billedlegitimation, så skal den køreprøvesagkyndige godkende aspiranten, og sætte prøven i gang.
- 8) Ingen bemærkninger.
- 9) I forbindelse med økonomien, så har Dansk Kørelærer-Union svært ved at se, om det er en konsekvensberegning for Færdselsstyrelsen eller branchen. Hvis bare 25% af alle kørelærere i Danmark køber nye skolevogne med automatgear, så koster det ca. 15-20.000,- pr. skolevogn i udstyr, hertil kommer så skolevognene. Dermed er vi langt over de 4 millioner kr.

Med venlig hilsen

Dansk Kørelærer-Union

Hovedbestyrelse og formand  
Bent Grue

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

07-06-2024

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S24-7823

Ref: DBL/

### **Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM finder, at det foreliggende udkast indeholder flere positive tiltag. Således bakker FDM op om fx indførelse af karenperiode på syv dage for førstegangserhververe af kørekort til kategori B og indførelse af karenperiode ved snyd i forbindelse med køreprøve.

FDM finder det grundlæggende positivt, at der lægges op til at lempe på kravene omkring kode 78. For en god ordens skyld skal det bemærkes, at FDM ikke er fortalere for en fuldstændig ophævelse af ordningen omkring kode 78, således at man kan tillades kørekort til manuelt gear uden nogensinde at have modtaget nogen form for undervisning i kørsel med manuelt gear. En sådan ordning vil efter FDM's vurdering have færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

FDM vil gerne kvittere for, at det i udkastet er indskrevet, at i forbindelse med de 7 lektioners køreundervisning i et køretøj med manuelt gear, må de 4 lektioner, udover de mindst tre lektioner på offentlig vej, ikke gennemføres på køreteknisk anlæg. Hvis der skal komme det fornødne udbytte ud af lektionerne på køreteknisk anlæg, skal en ikke uvæsentlig del af tiden ikke samtidig gå med at håndtere det manuelle gear. Lektioner på køreteknisk anlæg bør have fokus på køreteknik, og ikke på basal betjening af bilen. FDM så gerne, at det tillige blev indskrevet, at et mindste antal lektioner af de 7 skal foregå på manøvrebane, da manøvrebane må anses for det bedste sted for elev indledningsvist at få føling med betjening af manuelt gear.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Jeres ref.: 2024-690409

Dato: 6. juni 2024

### **Høring om udkast til bekendtgørelse om kørekort**

ITD takker for fremsendte høring.

For så vidt angår sprog som køreprøven kan aflægges på, kan ITD bakke op om, at det præciseres, hvilke sprog prøven kan aflægges på. Herunder kan ITD støtte, at det klart fremgår, at prøven kan aflægges på engelsk samt på tysk i grænseområderne.

Med venlig hilsen

ITD

Maria Feldberg  
Souschef for Medlemsservice og Politisk afdeling

Til Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Cc: [kwil@fstyr.dk](mailto:kwil@fstyr.dk) / [ankg@fstyr.dk](mailto:ankg@fstyr.dk)  
j.nr. 2024-690409

## Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om kørekort

DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar over ændringerne i bekendtgørelse om kørekort.

DI Transport bemærker, at transportministeren den 19. december 2023 har indgået en aftale med kørelærebranchen, som rummer 12 initiativer. Disse initiativer har til formål at sætte kørekortansøgeren i centrum og skal samtidig bidrage til at løse udfordringen med manglen på køreprøver.

DI Transport noterer sig videre, at transportministeren har indgået aftalen uden at have inddraget andre aktører end kørelærerbranchen. Dette er noget, som DI Transport er uforstående overfor, da dele af aftalen vil have indvirkning på transportbranchen og derved også på DI Transports medlemmer.

### Tolkeforbud

DI Transport bemærker, at transportministeren agter at fjerne kørekortansøgerens mulighed for at anvende en tolk til køreprøver. DI Transport forstår på den politiske aftale, som ligger til grund for ændringen af nærværende bekendtgørelse, at baggrunden for et tolkeforbud er at bekæmpe snyd til køreprøver. DI Transport bakker op om intentionen om at begrænse muligheden for, at kørekortansøgere kan snyde til køreprøver. Dog vil DI Transport gerne på det kraftigste opfordre til, at det kommende tolkeforbud ikke gennemføres. DI Transport konstaterer indledningsvist, at det af regeringsgrundlaget, "Ansvar for Danmark", fremgår, at regeringen vil arbejde for at flere ikke-vestlige indvandrere kommer i arbejde. I DI Transport har vi svært ved at se, hvordan et tolkeforbud til køreprøver er foreneligt med netop denne ambition.

Et tolkeforbud vil medføre, at flere herboende udlændinge, som ikke mestrer dansk eller engelsk på et tilstrækkeligt højt niveau til at kunne gennemføre en køreprøve uden brug af tolk, vil blive frarøvet muligheden for at kunne søge beskæftigelse indenfor transportsektoren. DI Transport har

i den senere tid kunnet konstatere, at blandt andet flere herboende ukrainere har givet udtryk for ønsket om at tage et kørekort med henblik på at søge job i transportbranchen, men at det kommende tolkeforbud vil umuliggøre dette.

Med tolkeforbuddet vil det dermed blive sværere for danske transportvirksomheder at rekruttere herboende udlændinge, som alene på baggrund af deres sprogkunderskaber frarøves muligheden for at tage del i transportbranchen. DI Transport er meget bekymret over, at det bliver sværere for transportbranchen at rekruttere arbejdskraft. Transportbranchen er i forvejen en sektor, som har store udfordringer med at tiltrække den nødvendige arbejdskraft. Derfor er det dybt problematisk, at motiverede herboende udlændinge, som ønsker et job i transportbranchen, frarøves muligheden for at tage et kørekort og netop søge job i branchen.

Det er DI Transports opfattelse, at mange chauffører uden problemer vil kunne udføre et job som blandt andet godschauffør, uden nødvendigvis at kunne tale tilstrækkeligt dansk eller engelsk til at kunne gennemføre en køreprøve uden brug af tolk. Eftersom gennemsnitsalderen for chauffører i transportbranchen er høj, er det forventeligt, at der i de kommende år vil være behov for at rekruttere ny arbejdskraft til branchen, hvis branchen skal kunne honorere den stigende efterspørgsel efter transport. Et tolkeforbud vil i denne henseende ikke være formålstjenesteligt med branchens behov for at rekruttere arbejdskraft.

DI Transport er meget uforstående overfor, hvordan et så vidtrækkende greb tages i brug, som et fuldstændigt tolkeforbud vil være, uden at have afdækket omfanget af problemet. Derfor vil DI Transport foreslå, at Færdselsstyrelsen afdækker omfanget af problemet samt undersøger, om der kan tages andre virkemidler i brug, som både begrænser muligheden for snyd og samtidig bevarer muligheden for, at kørekortansøgere kan anvende en tolk. DI Transport mener, at dette bør ske gennem dialog med transportbranchen.

DI Transport vil derfor, ligesom vi gjorde i vores brev til transportministeren af den 21. februar 2024, endnu engang opfordre transportministeren til at invitere transportbranchen til en drøftelse af alternative løsninger på problemstillingen om snyd i forbindelse med køreprøver.

### **Præcisering af krav til forudgående erhvervelse af kørekort i forbindelse med kørekort til tunge køretøjer**

DI Transport konstaterer, at der i bekendtgørelsesudkastet foretages en præcisering af, at et kørekort, der er udstedt efter 17-årsordningen, ikke giver adgang til at påbegynde køreundervisning til de tunge køretøjer, før ansøgeren er fyldt 18 år, hvilket betyder, at der ikke længere er knyttet begrænsninger til kørekortet.

DI Transport er uforstående overfor denne præcisering, da muligheden for at tage stort kørekort efter 17-årsordningen kan bidrage til, at kommende unge chauffører får mulighed for at prøve



kræfter med de tunge køretøjer på en sikker og tryk måde under supervision af en erfaren chauffør.

DI Transport bemærker, at præciseringen af kravene til forudgående erhvervelse af kørekort i forbindelse med kørekort til tunge køretøjer ikke udspringer af aftalen indgået mellem transportministeren og kørelærerforeningerne. Derfor vil DI Transport gerne opfordre til, at en sådan præcisering tages ud af den kommende bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Andreas Vemgaard Sørensen

**Høringssvar – sagsnr.: 204-690409 af den 13.05.2024**

EUC Nordvest har netop påbegyndt en ny 4-årig periode som leverandør af C, C/E og B/E kørekort til Beredskabsstyrelsen i Thisted. Det er derfor af stor vigtighed, at dette arbejde og samarbejdet om opgaven foregår optimalt, hvorfor skolen sender dette høringssvar på Færdselsstyrelsen høringsbrev 2024-690409 af den 13.05.2024.

Fjernelse af kode 78 og ændringer til den nye nationale kode indebærer en fordel for personer, der udelukkende kører B-kørsel. Problemet opstår for de mange, der efterfølgende karrieremæssigt får brug for at udvide til andre kategorier. Her kommer Beredskabet og Forsvaret i store udfordringer eftersom store dele af køretøjerne i deres vognparker er med manuelt gear.

I branchen kigges der både nationalt og internationalt på bæredygtige transportformer. Det betyder, at det allerede i dag er så godt som umuligt at erhverve sig en skolevogn med manuelt gear.

1. Udfordringer med kode 78 og den nye nationale kode gælder især for Beredskabet og Forsvaret pga. af deres ældre vognpark (de private transportvirksomheder kører allerede i dag primært gods- og buskørsel med automatgear).
2. I den nærmeste fremtid må det antages, at Beredskabet vælger ikke at give C-kørekort til elever med kode 78 og den nye nationale kode. Dette vil ikke være en holdbar løsning, da det fremadrettet vil blive meget svært at rekruttere tilstrækkeligt mange værnepligtige uden kode 78 og den nye nationale kode (de private B-køreskoler vil også være nødsaget til at overgå til det mere bæredygtige alternativ med f.eks. elbiler og dermed automatgear).

Med henvisning til den hastige omstilling til alternative brændstoffer i Danmark, må det antages, at den nye nationale kode kun vil have sin berettigelse i en overgangsperiode. Derfor foreslår skolen at løsningen på ovenstående udfordringer skal være, at den nationale kode på B-kørekort ikke indføres, som det ellers forudsættes i høringsbrevet.

Med venlig hilsen

Mona Søe  
Uddannelseschef  
T: 612 612 25  
M: ms@eucnordvest.dk



Thisted d. 28. maj 2024

Høringssvar j. nr. 2024-690409

Vedr. punkt 3: Indførelse af forsøgsordning vedrørende kode 78

Implementering af den nye nationale kode, vil betyde, at mange kørelærere til kat. BE, C og D, ikke kan købe nye skolevogne der er mere miljøvenlige, da biler med alternative brændstoffer, er forsynet med automatgear. I det hele taget, er det nærmest umuligt at indkøbe en bil i Danmark med manuelt gear, uanset brændstoftype, der kan benyttes jf. Bilag 5 i Bekendtgørelse om kørekort. Så det vil betyde, at vi skal holde meget gamle og ikke miljøvenlige biler kørende, indtil man fjerner dette nye forslag om en årrække.

Det vil samtidig betyde, at mange kørelærere/skoler, skal have flere køretøjer i vognparken.

Udover miljøet, vil det også betyde en større økonomisk udgift at have flere biler i vognparken, da man skal benytte 2 forskellige gearsystemer.

Vi mener at dette tiltag, blot vil være en overgangsfase. Det går meget stærkt med overgangen til biler med alternative brændstoffer, så vi mener at man ikke bør indføre en national kode samt, ikke tilføje kode 78 på udvidelser til andre kategorier.

Dette er ikke den grønne vej at gå.

Med venlig hilsen

Louise Lindgaard Johansen og Jan Berggren Majgaard

Teorilokale Vestergade 60, 7700 Thisted

[www.louiseogjan.dk](http://www.louiseogjan.dk)

Louise: 20 31 24 11 Jan: 23 35 78 60

**From:** <kathrine@debelskoreskole.dk>  
**Sent:** 24-05-2024 09:31:20 (UTC +02)  
**To:** <info@fstyr.dk>  
**Cc:** <kwil@fstyr.dk>; <ankg@fstyr.dk>; <soa456@gmail.com>  
**Subject:** Vedr. j.nr. 2024-690409.

Kommentar og spørgsmål til - 3. Indførelse af forsøgsordning vedrørende kode 78

Spørgsmål: Kan køreeleven få merit for 4 lektioner gennemført på manøvrebane i starten af kørekortforløbet, kører resten af forløbet i automatgear, få kode 78 påført efter bestået praktisk prøve og efterfølgende, hvis eleven har brug for det tage de sidste påkrævede 3 lektioner på vej hos en godkendt kørelærer og få fjernet kode 78?

Med venlig hilsen

**Kathrine Debel og Sten Lundstrøm**

30 24 96 52

Lokal køreskole i Højbjerg

Debels  køreskole

Lær køreskolen bedre at kende  
[Debelskoreskole.dk](http://Debelskoreskole.dk) » [Facebook](#)



»

**From:** Ove Holm <oho@dtl.eu>  
**Sent:** 23-05-2024 11:16:45 (UTC +02)  
**To:** info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>  
**Cc:** kwil@fstyr.dk <kwil@fstyr.dk>; ankg@fstyr.dk <ankg@fstyr.dk>; Kurt Rinhack <kur@dtl.eu>  
**Subject:** Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409 - DTL-svar2  
**Attachments:** 20240220122242324.pdf, Svar til Lars William Wesch, ATL (Transportens Arbejdsgivere), DI Transport, 3F Transportgruppen, Dansk Erhverv, DTL og DTL.pdf, Rapport Chaufførmangel - Endelig Version.pdf

Til Færdselsstyrelsen,

Hermed et opfølgende og udvidet hørings svar fra DTL-Danske Vognmænd, hvor vi har tilføjet bemærkninger vedr. tolkning.

Vi må beklage, at køreprøven fremad alene skal kunne afvikles på enten dansk eller engelsk hos Færdselsstyrelsens prøvesagkyndige. Dermed bortfalder den nuværende mulighed for at bruge tolk. Vi anerkender, at der vil være særlige foranstaltninger i forhold til at aflægge prøve på tysk i Haderslev, Tønder, Aabenraa og Sønderborg kommuner, samt på færøsk og grønlandsk.

I lyset af den mangel på arbejdskraft, som ses i transporterhvervet både nu og i endnu højere grad på længere sigt, og som er dokumenteret i vedhæftede helt nye rapport om chaufførmangel fra Vejtransportrådet, mener vi dog, at indskrænkningen af tolkemulighederne er uheldige. Allerede nu og potentielt i endnu højere grad i fremtiden, vil en del af de manglende chauffører skulle rekrutteres internationalt fra personer fra lande, der ikke anvender dansk, færøsk, grønlandsk, engelsk eller tysk.

Vi skal i øvrigt henvise til vedhæftede fælles branchebrev fra 21. februar 2024 og vedhæftede svar fra transportministeren, som skriver, at "Jeres bekymringer vil derfor blive taget med i implementeringsarbejdet og i dialogen med aftalens parter," idet vi således ikke mener, at vore bekymringer i tilstrækkeligt omfang er blevet imødekommet.

DTL mener dertil, at det er meget uheldigt, at en 17-årig, som har erhvervet B-kørekort ikke kan påbegynde erhvervelse af C-kørekort før vedkommende er fyldt 18 år.

Transportbranchen er præget af store rekrutteringsudfordringer og forsøger i stor stil rekruttering af unge mennesker, og i forbindelse med en erhvervsuddannelse har den unge mulighed for erhvervelse af kørekort kat. B som 17 årig på Grundforløb 2, hvis vedkommende har en lærekontrakt.

Det vil være meget vigtigt, at den unge kan sendes på hovedforløb så tidligt som muligt, gerne 3 måneder før det fyldte 18 år, så vedkommende er klar til endelig køreprøve umiddelbart efter det fyldte 18 år, så den unge kan blive produktiv for virksomheden noget tidligere i uddannelsesforløbet.

Det er helt i orden, at vedkommende ikke må føre almindelig personbil selvstændigt før det fyldte 18 år, men da køretimer til kat. C skal foregå med en godkendt kørelærer i køretøj, som er godkendt skolevogn, så det sikkerhedsmæssige vil stadig kunne opretholdes.

Mvh.

**Ove Holm**

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 2344 2909



---

**Fra:** Ove Holm**Sendt:** 22. maj 2024 14:07**Til:** 'info@fstyr.dk' <info@fstyr.dk>**Cc:** 'kwil@fstyr.dk' <kwil@fstyr.dk>; 'ankg@fstyr.dk' <ankg@fstyr.dk>; Kurt Rinhack <kur@dtl.eu>**Emne:** SV: Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

Til Færdselsstyrelsen,

Hermed DTL-Danske Vognmænds høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

DTL mener, at det er meget uheldigt, at en 17-årig, som har erhvervet B-kørekort ikke kan påbegynde erhvervelse af C-kørekort før vedkommende er fyldt 18 år.

Transportbranchen er præget af store rekrutteringsudfordringer og forsøger i stor stil rekruttering af unge mennesker, og i forbindelse med en erhvervsuddannelse har den unge mulighed for erhvervelse af kørekort kat. B som 17 årig på Grundforløb 2, hvis vedkommende har en lærekontrakt.

Det vil være meget vigtigt, at den unge kan sendes på hovedforløb så tidligt som muligt, gerne 3 måneder før det fyldte 18 år, så vedkommende er klar til endelig køreprøve umiddelbart efter det fyldte 18 år, så den unge kan blive produktiv for virksomheden noget tidligere i uddannelsesforløbet.

Det er helt i orden, at vedkommende ikke må føre almindelig personbil selvstændigt før det fyldte 18 år, men da køretimer til kat. C skal foregå med en godkendt kørelærer i køretøj, som er godkendt skolevogn, så det sikkerhedsmæssige vil stadig kunne opretholdes.

Mvh.

**Ove Holm**

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 2344 2909



---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)>**Sendt:** 13. maj 2024 15:40**Emne:** Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

Til høringsparterne



Transportministeriet  
Att.: Transportminister Thomas Danielsen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Sendt på mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

21. februar 2024

Kære Thomas Danielsen

I vejgodstransportbranchen har vi med interesse konstateret, at der er indgået en aftale mellem dig og kørelærerforeningerne af 19. december 2023. En aftale som har til formål at skabe en forbedring af kørekortområdet gennem en række konkrete initiativer.

Vi synes, det er fint, at der er fokus på køreprøver og vi kan selvfølgelig kun tilslutte os intentionen om at sikre gode rammer og en høj kvalitet i forbindelse med afviklingen. Når vi retter henvendelse, er det, fordi vi til vores overraskelse konstaterer, at der som et led i aftalen lægges op til, at køreprøver fremadrettet kun skal kunne afvikles på dansk eller engelsk. Det vil således betyde, at den nuværende mulighed for at bruge tolk ved køreprøven på andre sprog skal bortfalde.

Vi vil som repræsentanter for vejgodstransportens arbejdsgivere og arbejdstagere kraftigt vende os mod, at et sådant initiativ gennemføres. Vi forstår på aftalen, at baggrunden for initiativet er ønsket om at bekæmpe snyd. Selvom snyd er helt uacceptabelt, kan vi ikke se fornuften i helt at afskaffe adgangen til at benytte tolk som svaret på problemet. En sådan ændring af reglerne vil uundgåeligt skabe udfordringer for mange personer, der ønsker at få adgang til transportarbejdsmarkedet i Danmark og dermed samtidig forringe transportbranchens muligheder for at rekruttere chauffører. Det kan næppe være i hverken regeringens eller kørelærerforeningernes interesse at forringe mulighederne for at sikre, at flere kan få job som chauffør med erhvervsmæssig kørsel.

Beskæftigelsen inden for transportsektoren har været støt stigende i en lang årrække – og uanset konjunkturer vil den demografiske udvikling skabe et fortsat stort behov for rekruttering af chauffører inden for f.eks. varevogns- eller lastbilskørsel.

Gennemsnitsalderen for chauffører inden for såvel person- og godstransport er høj. Mange vil drosle ned eller gå på pension i de kommende år. Hvis branchen skal honorere efterspørgslen efter transport, er der brug for flere chauffører.



Her spiller undervisningen på fremmedsprog en støt stigende rolle. Antallet af deltagere på AMU-kurset "Godstransport med lastbiler" stiger, ligesom stigningen i antallet af kursister der tager kurset på fremmedsprog er vokset meget kraftigt over en kort årrække.

Mange potentielle chauffører i transportbranchen vil fint kunne udføre et job som godschauffør, men kan ikke tale tilstrækkeligt godt dansk til at kunne gennemføre en køreprøve uden tolk. Dermed vil den nye aftale spænde ben for den rekruttering, som er så vigtig for transportbranchen.

Vi skal derfor opfordre dig til ikke at gennemføre denne del af pakken med initiativer og finde andre veje til at kontrollere eller bekæmpe eventuelle eksempler på snyd. Vi ved, at du deler branchens ønske om at styrke arbejdsudbuddet.

Undertegnede stiller os gerne til rådighed for et uddybende møde om sagen.

Med venlig hilsen



Flemming Overgaard  
Forhandlingssekretær, 3F Transportgruppen



Lars William Wesch  
Branchedirektør, ATL – Transportens Arbejdsgivere



Erik Østergaard  
Adm. direktør, DTL og DTL-A



Karsten Lauritzen  
Branchedirektør, DI Transport



Jesper Højte Stenbæk  
Fagchef, Dansk Erhverv

**Transportministeren**

Lars William Wesch  
[lwh@di.dk](mailto:lwh@di.dk)

25. marts 2024  
2024-1168

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Flemming Overgaard, Lars William Wesch, Erik Østergaard,  
Karsten Lauridsen og Jesper Højte Stenbæk

Tak for henvendelsen af 21. februar 2024 med kommentarer på aftalen om initiativer til forbedring af kørekortområdet, som blev indgået med landets kørelærerforeninger den 19. december 2023.

Som repræsentanter for vejtransportens arbejdsgivere og arbejdstagere er I bekymrede for punkt 8 i aftalen, som omhandler de fremadrettede muligheder for brug af tolk i forbindelse med køreprøven.

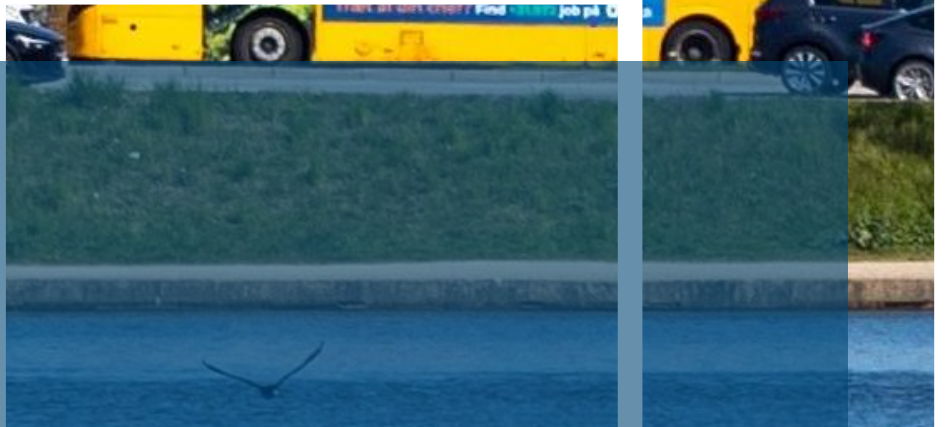
De nye regler er endnu ikke trådt i kraft, men skal som de øvrige initiativer, som er omfattet af aftalen med kørelærerforeningerne, implementeres i løbet af den kommende tid i dialog med aftalens parter.

Jeres bekymringer vil derfor blive taget med i implementeringsarbejdet og i dialogen med aftalens parter.

Med venlig hilsen



Thomas Danielsen



**VEJTRANSPORTRÅDET**  
*Rapport om Chaufførmangel*



# Indhold

Indledning .....	1
Chaufførmangel .....	2
Chaufførmangel i Europa 2023 .....	2
Rekrutteringsudfordringer i Danmark 2023 .....	2
Kvinder i chaufførfaget.....	4
Den demografiske tidsbombe .....	5
Reelle chaufførmangel i Danmark .....	5
Forslag fra Vejtransportrådet .....	6
1. Rekrutning af chauffører .....	6
1.1 Aktiv videndeling ved eksempelvis Transportens Topmøde .....	6
1.2 Branding af transporterhvervet .....	7
1.3 International arbejdskraft .....	7
1.4 Deling af medarbejdere fra f.eks. Forsvaret. ....	8
2. Fastholdelse af chauffører i erhvervet .....	9
2.1 Muligheder for ny tilrettelæggelse af efteruddannelse .....	9
2.2 Skift mellem transportbrancher.....	10
2.3 Dispensationsmuligheder for fornyelse af kørekort til bus og lastbil .....	11
3. Adgangsbarrierer til erhvervet .....	12
3.1 Erhvervsuddannelsernes struktur .....	12
3.2 Afskaffelse af EP-D.....	13
3.3 Tilskudspulje til AMU-uddannelser .....	13
(tilskud til borgere med videregående uddannelser) .....	13
3.4 Mulighed for at tage teoriprøven på engelsk (uden tolk) .....	14
4. Digitalisering .....	14
4.1 Bestilling af kørekort, førerkort og EU-kvalifikations bevis (CUB) .....	14
4.2 Digitale beviser (CUB) .....	15
4.3 Fælles register over gennemførte moduler ifm. efteruddannelse.....	16

# Indledning

På baggrund af Rådgivningsgruppens møder den 14. marts 2023, den 2. november 2023 og den 19. januar 2024, har Rådgivningsgruppen, efter Vejtransportrådets ønske, udarbejdet denne rapport for at belyse de forslag, som Rådgivningsgruppen har udarbejdet.

Bidragene til rapporten er udarbejdet af deltagerne på Rådgivningsgruppemødet. Deltagerne er repræsentanter fra Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Dansk Industri Transport, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, 3F - Fagligt Fælles Forbund, Dansk PersonTransport, Danske Speditører og International Transport Danmark.

Rådgivningsgruppens forslag tager afsæt i følgende problemstillinger:

1. Rekruttering af chauffører
2. Fastholdelse af chauffører i erhvervet
3. Adgangsbarrierer
4. Digitalisering

Indledningsvis har Færdselsstyrelsen efter anmodning fra Rådgivningsgruppen udarbejdet et afsnit vedrørende chaufførmangel, herunder den demografiske fordeling af alder og køn i chaufførfaget.

# Chaufførmangel

## Chaufførmangel i Europa 2023<sup>1</sup>

Manglen på chauffører er en global udfordring med over 3 millioner ubesatte chaufførstillinger på verdensplan. Alene i Europa er den nuværende mangel på chauffører over 233.000 lastbilchauffører og 105.000 buschauffører.

Det seneste år har chaufførmanglen globalt været tiltagende, på nær i Europa og USA, hvor chaufførmanglen er aftaget midlertidigt, som følge af konjunktursvingninger. Effekten af dette er en reduktion i forbrugerens købekraft og dermed et dæmpet forbrug og færre investeringer, hvilket har påvirket transportefterspørgslen negativt.

Chaufførmanglen er dog fortsat en strukturel udfordring. Mellem 55 % og 75 % af alle godstransportvirksomheder og over 82 % af virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, står overfor en alvorlig eller meget alvorlig udfordring med at finde chauffører. Over 50 % af godstransportvirksomheder og 75 % af virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, oplever alvorlige udfordringer med at hyre kvalificerede chauffører. Konsekvensen heraf er, at flere virksomheder ikke er i stand til at udvide deres forretning for at imødekomme efterspørgslen.

IRU har i deres rapporter om chaufførmangel for henholdsvis gods- og buserhvervet, foretaget en analyse af hvilke barrierer der af transporterhvervet i EU anses, som en værende barriere for at blive chauffør. Her nævnes høje omkostninger forbundet med uddannelse og erhvervelse af diverse tilladelser, samt høje krav til chaufførernes kvalifikationer, som barriere. En anden barriere, som transporterhvervet fremhæver og som kan have en afskrækkende effekt for chaufførhvervet, er, at der er tale om et arbejdsliv præget af vanskelige arbejdsforhold, samt krav til work-life balance.

Det forventes, at den globale mangel på chauffører i 2028, vil stige til over 7 millioner. Hvoraf Europa vil opleve en mangel på ca. 745.000 lastbilchauffører og ca. 275.000 buschauffører.

## Rekrutteringsudfordringer i Danmark 2023<sup>2</sup>

Til at belyse chaufførmanglen i Danmark er der taget udgangspunkt i seneste rekrutteringssurvey rapport fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR). I denne rapport ses det, at transportbranchen i perioden december 2022 til maj 2023 har haft en forgæves rekrutteringsrate på 24 %, hvoraf 12 % af stillingerne reelt ikke er blevet besat, mens de resterende 12 % er blevet besat af personer, som ikke havde alle de ønskede kvalifikationer.

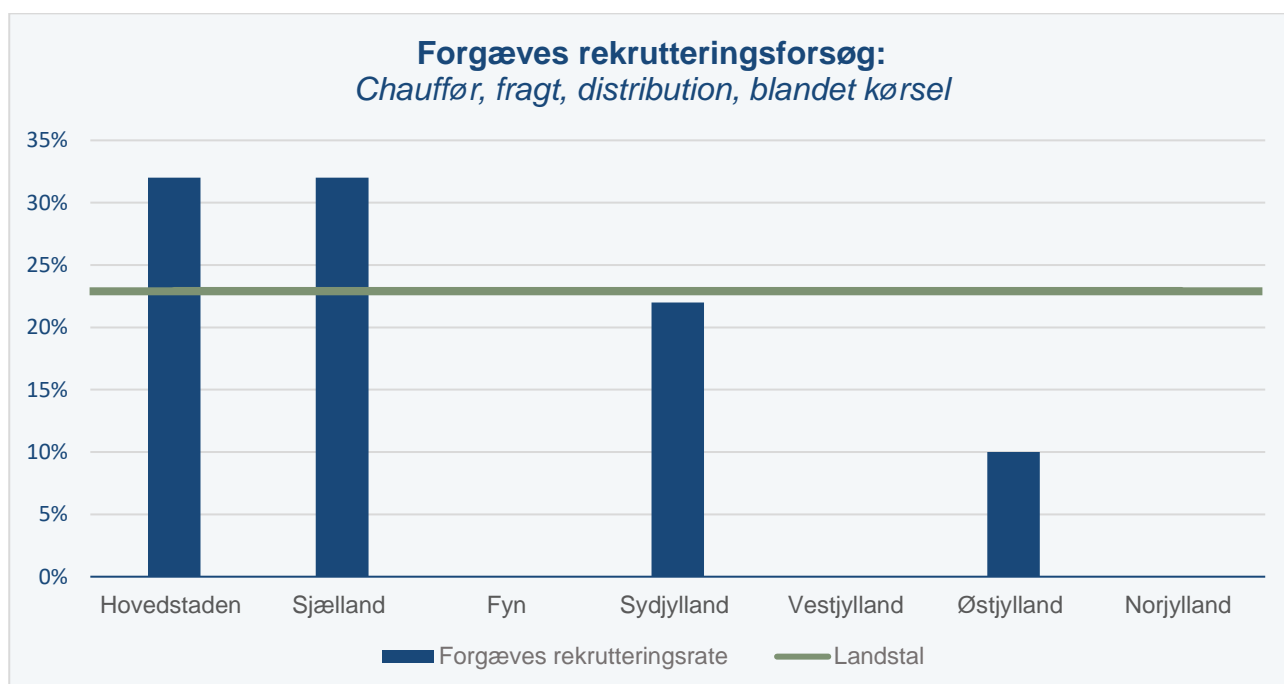
---

<sup>1</sup> IRU. (2023, 20. november). Driver Shortage Report 2023 Freight – Global: Executive Summary. [Link til rapport](#) & IRU. (2023, 2. oktober). Driver Shortage Report 2023 Passenger – Europe: Executive Summary. [Link til rapport](#)

<sup>2</sup> Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering. (2023, september). Rekrutteringssurvey. [Link til rapport](#)

Blandt de 40 stillinger med den højeste jobomsætning på landsplan fremgår ”Chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel” som en fælles betegnelse. Heraf fremgår det, at stillingen har en forgæves rekrutteringsrate på 23 %. Ud fra de enkelte RAR-områder, ses det at ”Chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel” fremgår blandt de 30 stillinger med højeste jobomsætning i Hovedstadsområdet, Sjælland, Syddjylland og Østjylland. Stillingen fremgår ikke blandt de 30 stillinger med højeste jobomsætning i Vestjylland, Nordjylland og på Fyn.

Tabellerne indeholder kun celler baseret på mere end 10 surveybesvarelser. Det er dermed uklart, om årsagen til, at stillingen ikke fremgår af disse områder, enten skyldes manglende surveybesvarelser eller om der er tale om et reelt udtryk for, at der ikke er en stor jobomsætning for netop denne stilling i de nævnte områder.



De største udfordringer med rekruttering af chauffører er primært i Hovedstadsområdet og på Sjælland, efterfulgt af Syddjylland med den tredjehøjeste rekrutteringsrate for perioden december 2022 til maj 2023.

### **Produktionsbegrænsning og stillingens karakter**

47 % af virksomheder i transportbranchen oplever en produktionsbegrænsning, som følge af rekrutteringsudfordringerne. Til sammenligning oplever 46 % af alle brancher en produktionsbegrænsning, som følge af rekrutteringsudfordringerne.

Virksomheder, der har angivet, at de har besat stillingen med en person, som ikke besidder de ønskede kvalifikationer, er blevet bedt om at besvare spørgsmålet: ”Hvorfor har personen ikke de ønskede kvalifikationer?”. Af denne undersøgelse fremgår det, at relevant erhvervs erfaring, særlige faglige kvalifikationer og relevant formel uddannelse er de hyppigste årsager til, at personerne ikke



havde de ønskede faglige kvalifikationer. I forlængelse heraf oplyses det, at relevant efter-/videreuddannelse, personlige/socialle kompetencer og sprogkompetencer i mindre grad har været en del af årsagen til, at personerne ikke havde de ønskede faglige kvalifikationer.

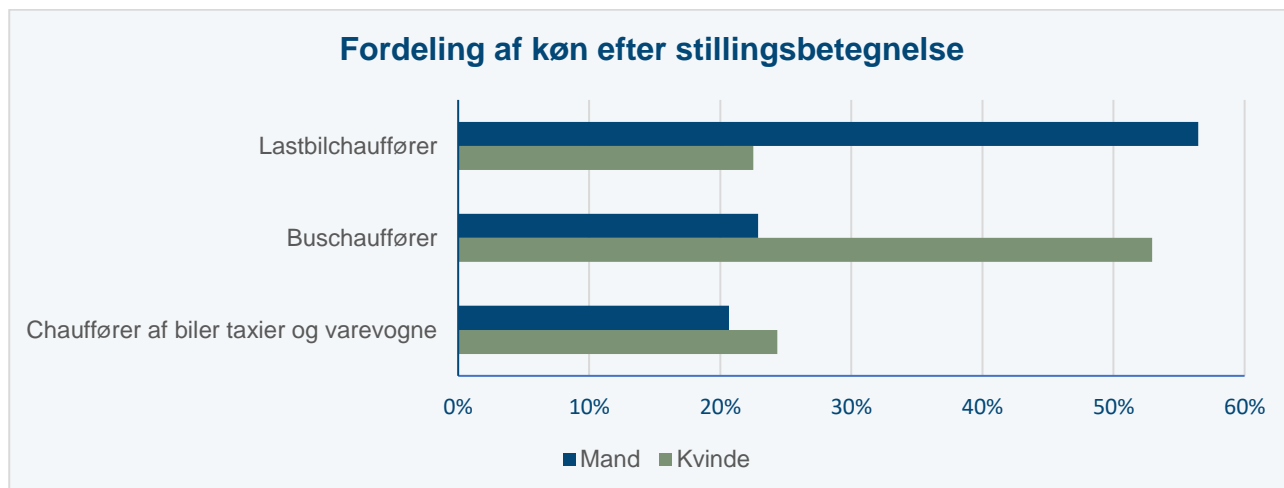
Besvarelser giver i sig selv ikke et entydigt billede af, hvorfor en person ikke havde de ønskede faglige kvalifikationer i chaufførfaget eller transportbranchen generelt. Da analysen er foretaget på baggrund af 17 forskellige brancher, hvor besvarelsen heraf kommer fra virksomheder spændt ud over de 17 brancher.

## Kvinder i chaufførfaget<sup>3</sup>

På global plan udgør kvinder i chaufførfaget fortsat en mindre andel. 6 % af lastbilchauffører og 16 % af buschauffører repræsenteres af kvinder.

I Danmark udgør andelen af kvinder i chaufførfaget samlet set 7 % af alle chauffører. Hvoraf kvinderne udgør 3 % af lastbilchaufførerne og 14 % af buschaufførerne. Ifølge IRUs rapport for 2022 vedrørende lastbilchauffører, udgjorde kvinder 2 % af Danmarks lastbilchauffører i 2022.

Buschaufførfaget er det fag, som har størst tiltrækningskraft af kvindelige chauffører. 53 % af alle kvindelige chauffører er beskæftiget som buschauffør, hvor 23 % af alle kvindelige chauffører er lastbilchauffører og de resterende 24% er beskæftiget som chauffører af biler, taxier og varevogne.

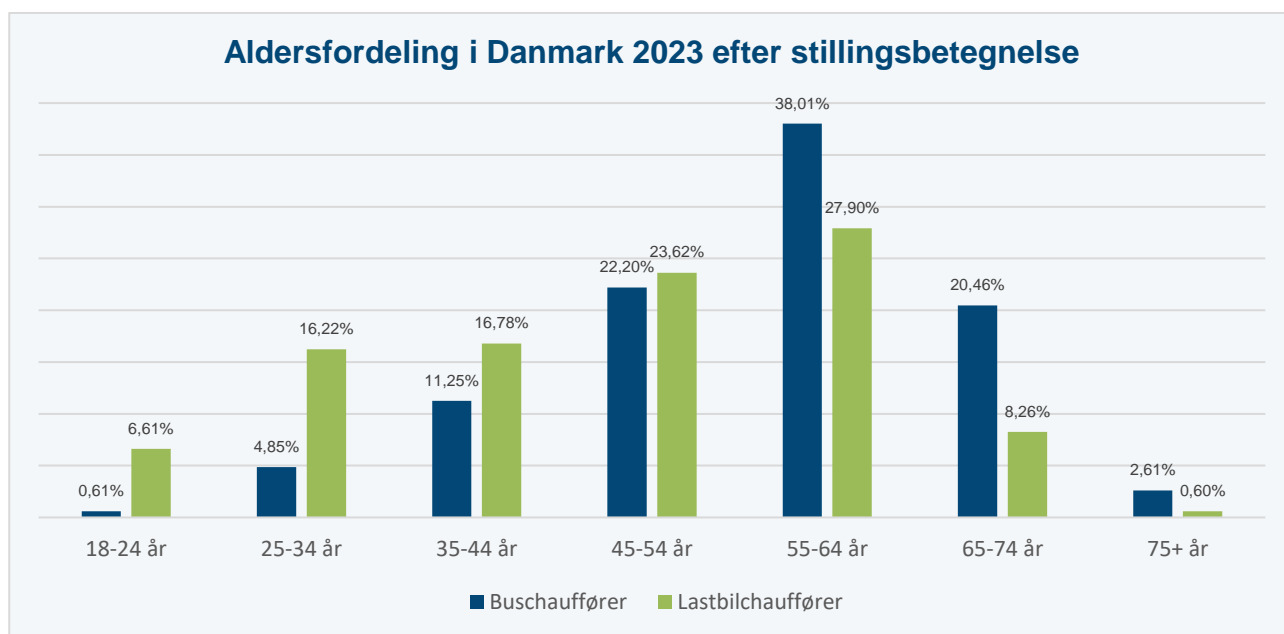


Til sammenligning ses det, at de mandlige chauffører i særdeleshed præger lastbilchaufførfaget, hvor 56,5 % af alle mandlige chauffører er lastbilchauffører. De resterende 43,5 % er nogenlunde ligeligt fordelt, med henholdsvis 22,9 % værende buschauffører og 20,6% er beskæftiget som chauffører af biler taxier og varevogne

<sup>3</sup> IRU. (2023, 20. november). Driver Shortage Report 2023 Freight – Global: Executive Summary. [Link til rapport](#), IRU. (2023, 2. oktober). Driver Shortage Report 2023 Passenger – Europe: Executive Summary. [Link til rapport](#) & Statistik indhentet fra Danmarks statistik.

## Den demografiske tidsbombe<sup>4</sup>

Andelen af chauffører over 55 år ses i de fleste lande at være højere end andelen af chauffører under 25 år. Ser man blot på Europa, udgør andelen chauffører over 55 år en tredjedel af den samlede chaufførportefølje. Kina, Usbekistan og Tyrkiet er de eneste lande, som har en højere andel af unge chauffører. Andelen af lastbilchauffører under 25 år er under 5 % i Europa. Hvor unge under 25 år udgør 3 % af Europas buschauffører.



På lige fod med resten af Europa, har Danmark en høj andel af chauffører over 55 år. Samlet set har Danmark en andel af lastbilchauffør over 55 år på over 36 %. Hvor andelen af buschauffører over 55 år udgør over 60 %.

Med en aldrende chaufførpopulation samt en andel af unge under 25 år, som udgør under 7 % for lastbilchauffører og under 1 % for buschauffører, tyder meget på, at Danmark i særdeleshed står overfor en demografisk tidsbombe. Fortsætter tendensen, vil Danmarks transportbranche i fremtiden stå overfor en endnu større chaufførmangel, når chaufførerne løbende går på pension.

## Reelle chaufførmangel i Danmark

Det kan overvejes, om der skal foretages en større statistisk analyse af den reelle chaufførmangel i Danmark. Det har på nuværende tidspunkt ikke været muligt at belyse den reelle chaufførmangel i konkrete tal, da den nødvendige analyse ikke foreligger på nuværende tidspunkt. Det har ligeledes ikke været mulig at fremskaffe sådanne data, da Danmarks Statistik kun besidder en begrænset mængde data, når det er på stillingsniveau.

<sup>4</sup> IRU. (2023, 20. november). Driver Shortage Report 2023 Freight – Global: Executive Summary. [Link til rapport](#), IRU. (2023, 2. oktober). Driver Shortage Report 2023 Passenger – Europe: Executive Summary. [Link til rapport](#) & Statistik indhentet fra Danmarks statistik.

# Forslag til Vejtransportrådet

## 1. Rekruttering af chauffører

### 1.1 Aktiv videndeling ved eksempelvis Transportens Topmøde

I januar 2016 inviterede 3F, ATL og DTL-A til topmøde for transportbranchens mange interessenter, hvor deltagerne drøftede blandt andet image- og rekrutteringskampagnen "Job i transport", som de tre organisationer står bag i regi af fondene Transportens Udviklingsfond og Godstransportens Uddannelses- og Udviklingsfond.

Topmødet resulterede i en samlet hvidbog, hvor fire centrale anbefalinger har dannet grundlag for arbejdet siden 2016.

1. Udnyt tv-mediets muligheder for at komme bredt ud ved at vise fagets attraktionsværdi i et tv-format i stil med "Den Store Bagedyst".
2. Etablér et korps af unge chauffører, som kan tage rundt på f.eks. skoler, uddannelsesmesser mv. og tale direkte til andre unge.
3. Lav en indsats rettet specifikt mod jobcentrene, så de bliver bedre klædt på til at vejlede mod transportbranchen.
4. Etablér et bredt rekrutteringssamarbejde mellem jobcentre, virksomheder, fagbevægelse og erhvervsskoler.

Der er siden 2016 arbejdet med de forskellige elementer, og parterne har nu besluttet at gentage topmødet med et nyt event den 29. februar 2024, hvor der med afsæt i resultaterne siden 2016-topmødet skal drøftes videre og nye muligheder.

Der skal blandt andet rettes fokus på udfordringer, behov og løsninger til rekruttering og fastholdelse af arbejdskraft i fremtidens transportbranche.

Der er planlagt en hel dag med spændende oplæg og indsigter fra en række centrale personer inden for transportens verden. Gennem forskellige workshops sættes der fokus på løsninger inden for image og rekruttering, fremtidens transportuddannelse, behovet for arbejdskraft og fastholdelsen af lærlinge og øvrige medarbejdere. Der sættes særligt fokus på den unge generation, som er på vej ind i branchen – hvordan motiveres den unge generation, og hvad skal man være særligt opmærksomme på i ledelsen af dem?

Det anbefales, at der umiddelbart efter topmødet 2024, og når der udkommer en ny hvidbog og opsamling fra mødet, sættes fokus på topmødets anbefalinger, som indarbejdes inden for de initiativområder, som Vejtransportrådet har fokus på.

## 1.2 Branding af transporterhvervet

Kampagnen "Job i Transport" har eksisteret siden 2016.<sup>5</sup> Den er et outcome af Transportens Topmøde i 2016 og er et samarbejde mellem GUU- og TU fonden.

Der er tale om et Roadshow med et sættevognstog, hvor der vises film om de forskellige jobtyper i transportbranchen, og der er fakta oplysninger om transportbranchen i sættevognen, som danner rammen om en quiz, som de unge deltager i. Det store hit er en lastbilsimulator placeret i sættevognen, hvor de unge prøver deres færdigheder i lastbilkørsel.

Roadshowet kører året rundt i hele landet og besøger efterskoler, folkeskoler, FGU-skoler m.v. Målgruppen er primært 9- 10. klasser for at brande transportbranchen. Erfaringerne fra operatørerne er rigtig gode, og interessen fra både skoler og elever er stor. Resultatet er svært at måle, da eleverne typisk ikke kan gå den direkte vej fra Folkeskolen til transportbranchen på grund af den lave alder. Derfor vil mange fortsætte på gymnasiet eller i Grundforløb 1 på erhvervsskolen og blive opslugt af andre brancher.

Anbefalingen er klart at lade Roadshowet fortsætte, da oplevelsen for eleverne er praksisnær.

## 1.3 International arbejdskraft

International arbejdskraft en naturlig del af og supplement til rekrutteringsgrundlaget for arbejdsgiverne inden for transportbranchen. Det skal derfor sikres, at ventetider holdes nede og formkrav holdes på et niveau, der ikke påfører unødigt besvær eller byrder ved registrering af den nye arbejdstager.

Endvidere er der opstillet meget høje barrierer for at kunne rekruttere chauffører fra tredjelande udenfor EU. Dels gælder en beløbsgrænse, hvor opgørelsen af beløbet er underlagt nogle meget stive regler som betyder, at chauffører de facto tjener over beløbet, men ikke formelt ligger over beløbsgrænsen. Dette kunne løses ved at tilføje en ny mulighed i reglerne om adgang til arbejdskraft fra tredjelande ved at indføre en ny opholdsordning med et krav om at medarbejderen ansættes på overenskomst for det pågældende område.

Et andet eksempel på oplagt mulighed for at integrere international arbejdskraft er integrationsuddannelsen (IGU), som giver virksomheder mulighed for at ansætte en flygtning i 2 år til en løn der afspejler, at personernes faglige og sproglige kompetence endnu ikke lever op til kravene på det danske arbejdsmarked. Det anbefales, at der iværksættes yderligere kampagne overfor transportvirksomheder, så virksomhederne bliver opmærksomme på ordningen og eventuelt også hjælpes på vej med håndtering af den administrative del af IGU-rekrutteringsfasen. 3F kan ikke tilslutte sig anbefalingen vedrørende IGU. På disse områder vil forbedringerne være til gavn for erhvervslivets generelt og ikke mindst for rekrutteringsmulighederne i transportbranchen.

---

<sup>5</sup> <https://www.jobitransport.dk/>

## 1.4 Deling af medarbejdere fra f.eks. Forsvaret.

Der bør foretages en nærmere analyse af, om der er brancher, som kan deles om medarbejdere. Et godt eksempel herpå er Forsvaret, men der kan også være andre offentlige og private aktører, som har sæsonbetonet arbejde, hvor chaufførfaget kan bringes i spil.

Forsvaret, og i særdeleshed Hæren, står overfor den største omvæltning i mange år. Siden 2006 har man primært været en professionel hær med fast personel. Set i lyset af den optrappede sikkerhedspolitiske situation fra Øst og et historisk Forsvarsforlig antages det, at Danmark igen vil overgå til en slags mobiliseringshær med en stor reservestyrke, som man kendte til under den kolde krig. Tillige vil det antageligt betyde en udvidelse af værnepligten fra 4 måneder til for eksempel 8–12 måneder.

Under den nuværende værnepligt fokuseres uddannelsen på den enkelte soldats militære færdigheder, også kaldet Hærens Basis Uddannelse (HBU). Først i forbindelse med ansættelse i Hærens Reaktionsstyrke Uddannelse (HRU) eller som konstabelev aktiveres funktionsuddannelse med relevant personel til kørekort C og C/E. Ved overgang fra en professionel hær til en mobiliseringshær vil soldaten skulle funktionsuddannes allerede i værnepligten eller ved overgang i reserven. Det er i denne forbindelse, at transportbranchen vil kunne høste værdifulde medarbejdere. I de gamle koldkrigsdage, hvor mange unge mennesker fik kørekort til C + C/E under værnepligten, var det typisk, at en del af disse blev ansat i transportsektoren efter endt værnepligt eventuelt for en korte periode eller som livsværk.

I et nyt mobiliseringsscenario bør Forsvaret (Hæren) og transportbranchen deles om disse medarbejdere. Det vil dog kræve en nærmere analyse og ensretning af de respektive uddannelsessystemer, således medarbejderne kan benytte tillærte kompetencer i begge funktioner. Besparsespotentialitet ses at være betydeligt, både hos Forsvaret og transportbranchen ved at udnytte hinandens uddannelsessystem og "on the job" training.

Relevante aktører vurderes at være:

- Forsvaret:
  - Forsvarets Personale Styrelse (FPS)  
<https://www.forpers.dk/da/>
  - Center for Reservestyrken (CFR)  
<https://www.forsvaret.dk/da/organisation/vaernsfalles/center-for-reservestyrken/>
  - Trænregimentet (TRR v/Oberst Susanne Lund)  
<https://www.forsvaret.dk/da/organisation/haeren/traenregimentet/>
- Uddannelsessystemet:
  - Transportens Uddannelses Råd (TUR)  
<https://www.tur.dk/>
  - AMU Danmark  
<https://amudanmark.dk/>

## 2. Fastholdelse af chauffører i erhvervet

### 2.1 Muligheder for ny tilrettelæggelse af efteruddannelse

Det er til ulempe for mange chauffører og vognmænd, at den nuværende praksis for at forny EU-chaufføruddannelsesbeviset ved efteruddannelse medfører fem sammenhørende dage på skolebænken hvert femte år. Det er problematisk for vognmændene at måtte undvære chauffører i så lang en periode i en tid, hvor der er stor mangel på chauffører til at udføre arbejdet. Herudover er det ikke hensigtsmæssigt for chaufførerne, at den nuværende efteruddannelse er ufleksibel, og opleves som repetitiv og langt væk fra chaufførernes hverdag. Det gør, at mange chauffører og vognmænd har svært ved at se formålet med uddannelsen.

Danmark har overimplementeret EU's uddannelsesdirektiv, og den danske model er uhensigtsmæssig stram i forhold til EU-lovgivningen, der fastsætter rammerne for efteruddannelsen. I Sverige har man god erfaring med en mere fleksibel tilgang til efteruddannelsen, som i højere grad udnytter fleksibiliteten i EU-direktivet. Den svenske model er skitseret med de vigtigste karakteristika i nedenstående tabel, hvor der sammenlignes med Danmark:

	Sverige	Danmark
<i>Gennemførelsesperiode ved påbegyndt efteruddannelse</i>	Inden for fem år.	Inden for 12 måneder.
<i>Mulighed for opdeling/spredning af hele forløbs moduler</i>	Ja, kan opdeles over den fem-årige periode. Som minimum skal et dagsmodul af syv timer gennemføres, hvorefter næste dagsmodul f.eks. kan gennemføres året efter.	Delvist. To dagsmoduler <i>skal</i> som minimum gennemføres i forlængelse af hinanden. I løbet af de 12 måneder kan efteruddannelsen spredes ved f.eks. to dage + to dage + én dag.
<i>Mulighed for opdeling af syv timers (dagsmoduler)</i>	Ja, syv timers moduler kan deles op på to dage – f.eks. fire timer den første dag og tre timer den næste dag	Nej.

Det bemærkes, at selvom bekendtgørelsen om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport giver et lille råderum til fleksibilitet i form af, at uddannelsen kan gennemføres inden for 12 måneder og kan deles op i mindre grad, så medfører reglerne i praksis, at uddannelsesinstitutionerne kun udbyder efteruddannelsen i fem sammenhængende dage.

Det anbefales derfor, at bekendtgørelsen ændres efter inspiration af de svenske retningslinjer, så det bliver muligt for uddannelsesinstitutionerne at udbyde efteruddannelsen i en mere fleksibel form.

Implementeres "den svenske model" i Danmark, er det ikke usandsynligt, at en chauffør potentielt tager efteruddannelsen på forskellige uddannelsesinstitutioner på forskellige dage over de fem år. Det vil derfor være en forudsætning for implementeringen at etablere en database, hvor uddannelsesinstitutionerne indrapporterer færdiggørelsen af et givent kursus gennemført i løbet af for eksempel én dag, så en anden uddannelsesinstitution ligeledes kan rapportere gennemførelsen af et andet kursus. Hermed vil den sidste uddannelsesinstitution, der færdiggør efteruddannelsen af en given chauffør, kunne samle de enkelte gennemførte kurser til det samlede gennemførte chaufføruddannelsesbevis.

Det anbefales således også, at det bør undersøges nærmere, hvad den bedste løsning er for registrering af, at chaufførerne kan have delt undervisningen til efteruddannelsen op med bevis for kursernes gennemførelse.

DTL anbefaler, at man også kigger på længden af efteruddannelseskurset, idet DTL mener, at kurset kan og bør kunne gennemføres på fire intensive dage af 37 timers varighed.

## 2.2 Skift mellem transportbrancher – lastbil-, taxi- eller buschauffører, herunder muligheder for merit

Det bør være nemmere at skifte mellem de forskellige professioner i transportbranchen uden at skulle tilbage på skolebænken i længere perioder, eftersom det kan være demotiverende og afskrækkende for chauffører. Arbejdslivet er langt, og for mange chauffører i transportbranchen kan der opstå ønske om at skifte. Allerede i dag skifter en del chauffører på tværs af de forskellige professioner, men det opleves ofte som svært og bureaukratisk, hvorfor mange også vælger at skifte til et job udenfor transportbranchen. Denne tendens skal dyrkes endnu mere, så vi undgår, at erfarne chauffører skifter væk fra transportbranchen, men i højere grad fastholdes i transportbranchen. På samme måde kan lettere adgang til "jobskifte" inden for branchen øge mulighederne for rekruttering.

Det foreslås, at chauffører informeres af uddannelsesinstitutionerne om mulighederne for at skifte mellem de forskellige transportbrancher, når de gennemfører det obligatoriske efteruddannelseskursus.

### ***Merit og anerkendelse af erfaring for chauffører i transporterhverv, som ligner hinanden***

Det anbefales, at det f.eks. bør være muligt for buschauffører at køre taxi uden omskoling og med mulighed for at søge om tilladelse hertil uden videre, såfremt chaufføren ellers opfylder de gældende krav.

Fagene i persontransporten er i sin essens sammenlignelige. Dermed bør det vice versa også være muligt for en taxichauffør at opnå tilladelse til at køre bus, når chaufføren ellers har erhvervet det nødvendige kørekort.

Mulighederne for merit og anerkendelse af erfaring blandt de forskellige persontransporterhverv bør undersøges nærmere.



### **Merit for kurser på kvalifikationsuddannelserne, således erhvervelsen af en ny kvalifikationsuddannelse kan gøres på kortere tid**

På nuværende tidspunkt kan den grundlæggende kvalifikationsuddannelse og den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse for bus- og godsuddannelserne gennemføres på henholdsvis otte og fire uger, hvis man er over 21 år.

Kvalifikationsuddannelserne bør kunne gennemføres på langt kortere tid, hvis man f.eks. som lastbilchauffør med en allerede gennemført grundlæggende kvalifikationsuddannelse ønsker at tage én af kvalifikationsuddannelserne til buschauffør. Lastbilchaufføren kommer trods alt med viden fra den tidligere kvalifikationsuddannelse, som kan videreføres til den nye kvalifikationsuddannelse, samt god erfaring som fører af et stort køretøj. De meritgivende fag og kundskaber skal dog givetvis være direkte sammenlignelige mellem uddannelserne.

Muligheden for hurtig omskoling mellem bus- og godstransporten vil dermed give en større fleksibilitet for chaufførerne, hvormed de lettere kan skifte mellem det erhverv, som de har lyst til at arbejde med på et givent tidspunkt i livet.

### **2.3 Dispensationsmuligheder for fornyelse af kørekort til bus og lastbil**

Erhvervschauffører der dagligt beskæftiger sig som chauffører, risikerer at skulle til en kontrollerende køreprøve, alene fordi de overser en udløbsdato på deres kørekort. Ved fornyelse af kørekortet kræves det alene at man dokumenterer at man fortsat lever op til de helbredsmæssige krav for at kørekortet kan fornyes. Men er udløbsdatoen overskredet med mere end 3 år, skal man yderligere bestå en kontrollerende køreprøve, til de kategorier man ønsker at fastholde.

Gyldighedsperioden i forbindelse med udstedelse af f.eks. kørekort til lastbil er de seneste årtier flere gange blevet ændret. Først var de gyldige til erhververen fyldte 70 år, efterfølgende blev gyldigheden ændret til erhververen fyldte 50 år, nu udstedes erhvervskørekort med en gyldighedsperiode på 5 år.

Vi oplever desværre chauffører har overset udløbsdatoen på deres kørekort, og nu skal dokumentere deres kørefærdigheder ved en kontrollerende prøve, på trods af at de dagligt beskæftiger sig som chauffør.

Der bør i kørekortbekendtgørelse være en mere direkte adgang til at dispensere, for den kontrollerende køreprøve, for erfarne chauffører.

Der er i forvejen dispensationsmuligheder, for f.eks. kørekortindehavere der har haft sædvanlig bopæl uden for Danmark eller et andet EU- eller EØS-land, i perioden hvor kørekortet udløber.

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at i tilfælde, hvor kørekortets gyldighed har været udløbet i mere end 3 år, er der som udgangspunkt krav om aflæggelse af kontrollerende køreprøve inden fornyelsen af kørekortet. Der er dog mulighed for dispensation fra kravet om kontrollerende køreprøve, såfremt chaufføren kan dokumentere at have vedligeholdt sin kørsel, efter udløbet af kørekortets gyldighed.*

## 3. Adgangsbarrierer til erhvervet

### 3.1 Erhvervsuddannelsernes struktur

#### 3.1.1 *Større fællesmængde mellem lastbilschaufføruddannelsen og buschaufføruddannelserne*

Borgere, som har taget erhvervsuddannelsen til lastbilchauffør eller én af buschaufføruddannelserne, skal have endnu bedre mulighed for at kunne få merit for deres uddannelse, så det bliver endnu nemmere og hurtigere at kunne skifte mellem de forskellige transportbrancher, hvis ønsket opstår. Det vil give større incitament til, at faglærte lastbil- og buschauffører bliver i transportbranchen, hvis de ønsker at prøve kræfter med det andet erhverv, uden at de nødvendigvis skal sidde på skolebænken i længere tid, hvilket kan være demotiverende og afskrækkende for flere chauffører.

Mange fag/kurser kan i højere grad tænkes sammen under uddannelserne til lastbil- og buschauffør, hvilket vil give bedre mulighed for at kunne få merit for disse fag, hvis en chauffør senere vil uddanne sig til faglært i den anden branche. Det vil samtidig også gøre lastbil- og buschauffører opmærksomme på fleksibiliteten i transportbranchen, når man under uddannelsen får anskueliggjort, at man ikke nødvendigvis er bundet til den samme type køretøj under hele karrieren. Det kan være med til at imødekomme chaufførmanglen, fordi det vil tilskynde chauffører til i højere grad at cirkulere mellem de forskellige grene af transportbranchen.

#### 3.1.2 *Sammenlæg de to buschaufføruddannelser til én uddannelse*

På nuværende tidspunkt er der to forskellige erhvervsuddannelser til buschauffør: turistbuschauffør og buschauffør i den kollektive trafik. Indholdet på uddannelserne har store fællesmængder, og det er ikke usædvanligt, at buschauffører senere hen skifter mellem at køre rute- og turistbus. Hertil kan unge mennesker være i tvivl om, hvilken type buschauffør de ønsker at uddanne sig til, når de efter kort tid under grundforløbet skal træffe valget.

Af stor konsekvens adskiller uddannelserne sig ved, at studerende på erhvervsuddannelsen til buschauffør i den kollektive trafik må køre bus fra de er 18 år. Det er et stærkt incitament for unge at søge ind på uddannelsen til chauffør i kollektiv transport fremfor turistbuschauffør, og det giver mulighed for, at unge mennesker hurtigere kan blive erfarne chauffører bag rattet. Hertil er det værd at nævne, at EU's uddannelsesdirektiv blot dikterer, at en buschauffør under 20 år ikke må køre på en strækning, der overstiger 50 km, og at chauffører med en alder på 20 år eller derover må køre frit nationalt. Med andre ord er det ikke et krav, at buschaufføren kører rutekørsel, hvorfor begge erhvervsuddannelser til buschauffør kan blive omfattet af aldersgrænsenedsættelsen.

Uddannelserne til buschauffør bør lægges sammen til én uddannelse. Det fjerner presset for at skulle træffe valget efter kort tid på grundforløbet, og det understreger potentialet for, at buschauffører kan skifte mellem rutebusser og turistbusser, som de vil. Sammenlægges uddannelserne vil det også give mulighed for, at unge mennesker fra de er 18 år kan få god erfaring som buschauffør - desuagtet om de vil køre turist- eller rutebus. Sammenlægningen af uddannelserne bør nemlig

fjerne den ulogiske praksis, at elever på erhvervsuddannelsen til turistbuschauffør ikke må køre bus, før de er 21 år.

3F, foreslår at de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser som nedsættelsen af aldersgrænsen fra 21 år til 18 år for buschauffører under en erhvervsuddannelse har haft analyseres løbende. Viden herfra skal kunne bruges til at anskue de konsekvenser, der måtte forekomme, hvis man nedsætter aldersgrænsen for andre typer buskørsel.

### 3.2 Afskaffelse af EP-D

På nuværende tidspunkt er det muligt at tage et kørekort til kategori D og et kørekort til erhvervs-mæssigpersonbefordring til kategori D (EP-D). Hovedforskellen består i, at teoriprøven til EP-D er skærpet i forhold til den vanlige teoriprøve til kørekort D, og man skal bestå en praktisk prøve i Færdselsstyrelsens retningslinjer for betjening og kontrol af udstyr i køretøjer af kategori D.

Forsvaret uddanner hvert år en række borgere med kørekort til kategori D, som ikke har adgang til at køre erhvervs-mæssigpersonbefordring. Med udsigt til potentielt flere værnepligtige og soldater i fremtiden, som vil erhverve sig kørekort til kategori D, står persontransportbranchen med en ressource, som man med fordel kan udnytte.

Der findes to potentielle løsninger:

1. Kørekort til kategori D og kategori EP-D sammenlægges til bare ét kørekort, hvormed det vil være muligt at køre bus til erhvervs-mæssigpersontransport med det vanlige kørekort D.
2. Førere med kørekort til kategori D, som har erhvervet kørekortet under omstændigheder, der har givet føreren erfaring med persontransport, kan tildeles merit for sin erfaring, således at kørekortet kan anmodes om at blive gyldigt til erhvervs-mæssigpersonbefordring med kategori D-køretøjer (EP-D). Denne løsning henvender sig i høj grad til førere i Forsvaret og beredskabsstyrelsen, som under deres tjeneste har fået god erfaring med persontransport.

### 3.3 Tilskudspulje til AMU-uddannelser (tilskud til borgere med videregående uddannelser)

Ledige har mulighed for at få tilskud til AMU-uddannelserne til lastbils- og buschauffør. Det er imidlertid ikke muligt for borgere med videregående uddannelser at få det samme tilskud, hvorfor de må betale op til ti gange mere for den samme uddannelse. Det er en barriere for flere potentielle målgrupper til rekruttering: især brancheskifttere og seniorer, som måske har færdiggjort deres uddannelse for flere årtier siden, og som måske er færdige med deres oprindelige karriere.

Det anbefales derfor, at der oprettes en tilskudspulje til borgere, som ønsker at tage AMU-uddannelsen til lastbils- eller buschauffør. Det vil gøre det mere tiltrækkende for borgere at søge ind i transportbranchen, når der ikke er en større økonomisk barriere. Særligt for seniorer bør egenbetalingen sænkes.

### 3.4 Mulighed for at tage teoriprøven på engelsk (uden tolk)

Teoriprøver til et givent kørekort bør være tilgængelige på engelsk, således at ansøgere ikke er afhængige af tolke til at kunne gennemføre prøven. Tiltaget har følgende formål:

1. Gør det mere tilgængeligt for udenlandske ansøgere at opnå et kørekort i Danmark
2. Undgå snyd ved teoriprøverne, hvor brugen af tolke kan risikere at påvirke ansøgerens svar

## 4. Digitalisering

### 4.1 Bestilling af kørekort, førerkort og EU-kvalifikations bevis (CUB)

Så korte processer som muligt. Dermed minimeres ventetider.

Der opleves uforholdsmæssigt lange sagsbehandlingstider og ekspeditionstider inden for kørekortområdet, primært på grund af papirer, der alene afventer en formel godkendelse. En del af ventetiden kan sandsynligvis løses digitalt ved at overføre ansøgninger om kørekort (P23), lægeerklæring m.v. elektronisk, hvilket vil reducere overførselstiden for de enkelte dokumenter. Et digitalt system findes allerede "Køreprøvebooking", men systemet er ikke fuldt udbygget.

Især i tilfælde hvor udstedelse af kørekort kræver særlig behandling af helbredsoplysninger hos embedslægen, opleves der særdeles lange ventetider. En betydelig del af ventetiden skyldes den langsomme overlevering af dokumenterne. Hvis egen læge angiver særlige helbredsforhold, der kræver en lægelig vurdering hos embedslægen, vil det sandsynligvis være muligt at overføre lægeerklæringen direkte.

Når den praktiske køreprøve består, er der ventetid i forbindelse med udstedelse af det endelige kørekort. Først når kørekortet er udstedt, og kørekortnummeret er tildelt, kan EU-kvalifikationsbeviset udstedes. Tachograf førerkortet kan af Færdselsstyrelsen udstedes på baggrund af et midlertidigt kørekort, men det kræver dog, at der fremgår et stamkortnummer af det midlertidige kørekort. Stamkortnummeret er det nummer, der efterfølgende bliver til førerkortnummeret, når kørekortet fremstilles/udstedes.

Ekspeditionstiden for levering af alle nødvendige beviser/certifikater bør kunne reduceres gennem digitale løsninger. En bestået praktisk køreprøve bør kunne registreres digitalt i et centralt system umiddelbart efter prøven er aflagt. Samtidig kan f.eks. tachograf førerkort og CUB-bevis være forudbestilt, så alle certifikater kan leveres samtidigt.

I forlængelse af ovenstående må det være muligt via den sagkyndiges telefon/tablet, automatisk at bekræfte bestået prøve og dermed generere et kørekortnummer. Øvrige myndigheder bør derefter kunne trække oplysningerne fra et system med fælles adgang således at myndighederne ikke skal afvente det fysiske kørekort. Dette bør alt andet lige nedbringe ventetiderne, således chaufføren hurtigere kan komme i arbejde.

Færdselsstyrelsen skal bemærke at styrelsen, siden ressortoverdragelsen i efteråret 2021, har arbejdet målrettet på at optimere sagsgangene, der knytter sig til hele kørekortområdet. Al sagsbehandling foregår elektronisk i Færdselsstyrelsen.

De kørekortsager, som kommunerne ikke selv kan træffe afgørelse i, sendes også elektronisk mellem kommunerne og Færdselsstyrelsen.

Det drejer sig derudover også om de helbredssager, hvor der er behov for at involvere Styrelsen for Patientsikkerhed (Embedslægeinstitutionen blev nedlagt i 2016), som er Færdselsstyrelsens lægefaglige rådgiver. Specifikt ift. samarbejdet med netop Styrelsen for Patientsikkerhed har samarbejdet resulteret i, at Færdselsstyrelsen har oparbejdet de nødvendige kompetencer til at kunne træffe afgørelse i langt flere sager uden at involvere Styrelsen for Patientsikkerhed, hvilket har haft en yderst positiv effekt på sagsbehandlingstiden. For nuværende er det ca. 50 % af helbedssagerne, imod ca. 80-90 ved ressortoverdragelsen, der sendes til Styrelsen for Patientsikkerhed for en anbefaling.

Der har i længere tid været et stort fokus på ansøgningerne om erhvervsmæssig personbefordring, hvor det kan konstateres, at de forskellige tiltag har bevirket at gennemsnitlig sagsbehandlingstid for afsluttede sager i april 2024 er nede på 15 dage, hvor tallet i januar 2023 var 22 dage.

Foruden helbredssager behandler Færdselsstyrelsen også ansøgninger om generhvervelse af førerretten. Ansøgningerne indgives på kommunerne, og sendes efterfølgende elektronisk fra kommunerne til Færdselsstyrelsen.

I disse sager foretager Færdselsstyrelsen en vurdering om, hvorvidt en ansøgning om generhvervelse kan imødekommes, og om der skal stilles yderligere krav i forbindelse med generhvervelsen i form af særlig køreundervisning eller ANT-kursus (alkohol-, narko- og trafik kursus). I forbindelse med vurderinger af ansøgningerne, anvender Færdselsstyrelsen ansøgernes straffeattest, som styrelsen indhenter fra politiet.

Der er således ikke tale om, at der alene foretages en formel godkendelse af nogle dokumenter.

Færdselsstyrelsen har siden ressortoverdragelsen af kørekortområdet haft fokus på at nedbringe sagsbehandlingstiden på området, og har på den baggrund i øjeblikket historisk lave sagsbehandlingstider på administrationen af kørekortsager.

## 4.2 Digitale beviser (CUB)

Samtidig anbefaler vi, at der ses på, hvorvidt det er muligt at udvide den digitale kørekort-app, således den også kan indeholde andre beviser, såsom CUB. Dette skal kunne finde anvendelse ved rent nationale kørsler. F.eks. anvender andre lande "kode 95" på kørekortet som dokumentation for EU-kvalifikationsuddannelsen.

Det kan overvejes, om vi i Danmark kunne indføre enten kode 95 eller et plastikkort som dokumentation. Ved anvendelse af kode 95 og den nationale kørekortapp vil chaufføren kunne være kørende (nationalt) umiddelbart efter bestået køreprøve.

Rådgivningsgruppen vil her gøre opmærksom på, at det efter vores opfattelse er afgørende, at man i videst muligt omfang, anerkender digitale løsninger som alternativ til fysiske dokumenter, f.eks. registreringsattest. Her vil de krævede oplysninger sandsynligvis være tilgængelig via. motorregistret, eller f.eks. fremvisning af dokumentet digitalt.

### 4.3 Fælles register over gennemførte moduler ifm. efteruddannelse

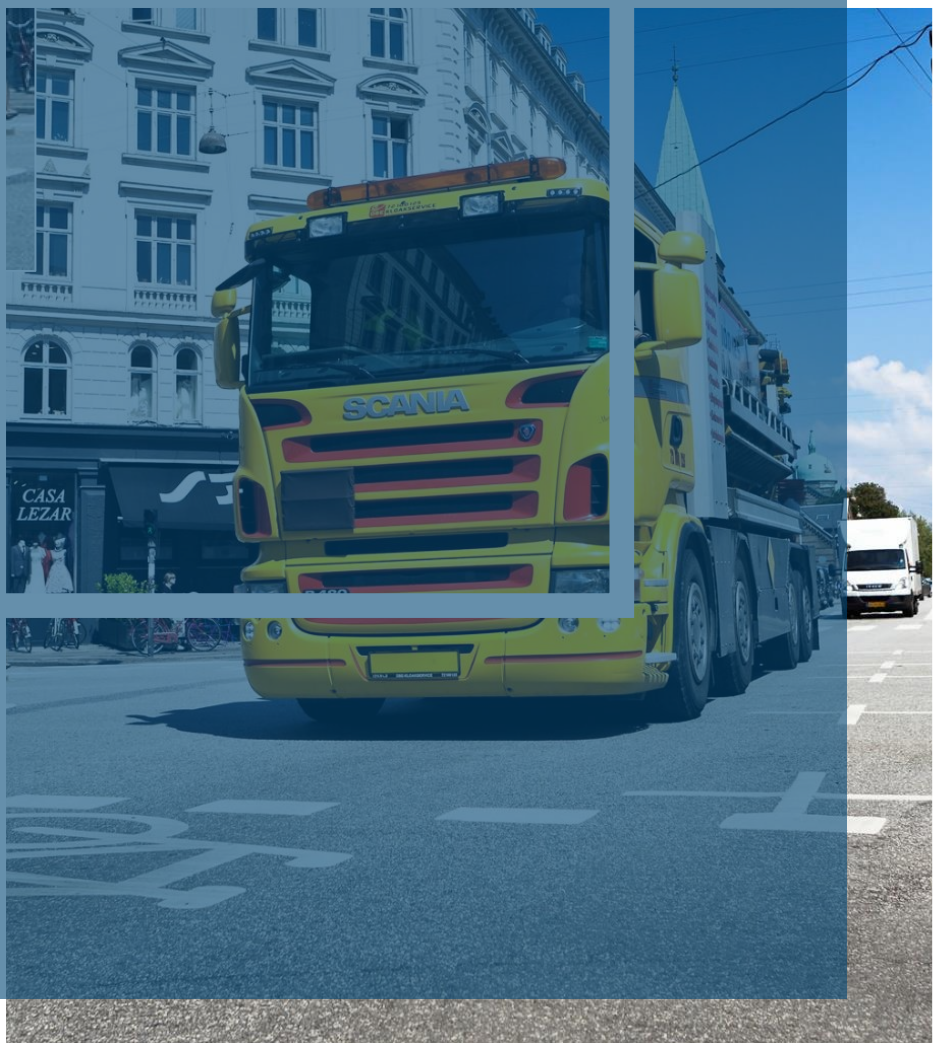
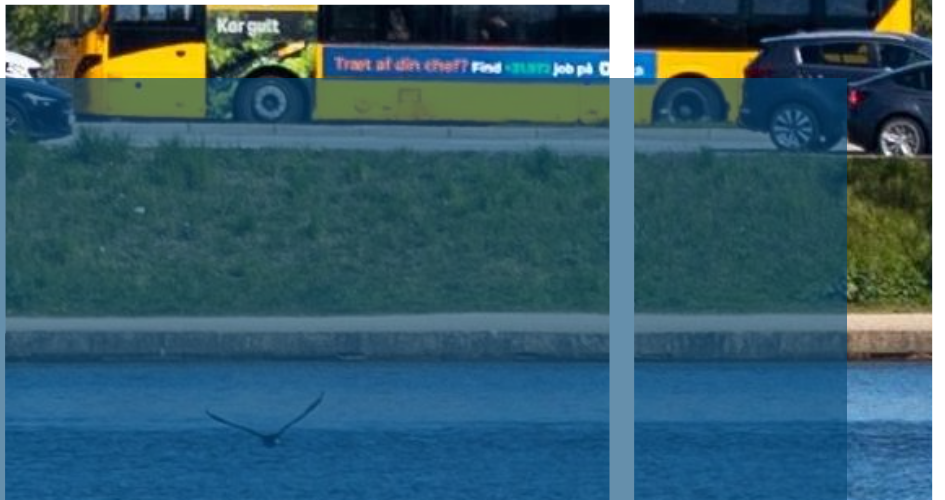
På efteruddannelsesområdet bør der indføres en central digital registrering af gennemførte moduler i forbindelse med fornyelse af EU-Kvalifikationsuddannelsen.

Adgang til testresultater bør derfor digitaliseres så de forskellige uddannelsessteder har adgang til kursusbeviser mv.

Der bør ses på en national løsning, hvor godkendte uddannelsesinstitutioner har fælles adgang til kursistens merit/portefølje i forhold til gennemførte moduler af EU-kvalifikationsuddannelsen. Dette skal sikre, at kursisten ikke fysisk selv skal fremvise den krævede dokumentation ved skift af uddannelsessted.

Desuden finder Rådgivningsgruppen, at samtlige typer dokumentation (f.eks. registreringstest, vognmandstilladelse mv.) blot skal kunne forelægges/ fremvises ved en kontrol på landvejen i digitalt format (DK lastbil), da alle nationale myndigheder har adgang til systemer så som motorregisteret mm.







Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Cc: [ankg@fstyr.dk](mailto:ankg@fstyr.dk) og [kwil@fstyr.dk](mailto:kwil@fstyr.dk)

J.nr: 2024-690409

**Rådet for Sikker Trafik**  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

Den 21. maj 2024

### **Hørings svar vedr. udkast til bekendtgørelse om kørekort**

Rådet for Sikker Trafik har modtaget udkast til bekendtgørelse om kørekort med forslag om:

1. Indførelse af karenperiode på 7 dage for førstegangserhververe af kørekort til kategori B ved ikke bestået praktisk prøve
2. Indførelse af karenperiode på 6 måneder ved snyd i forbindelse med køreprøver
3. Indførelse af forsøgsordning vedr. kode 78 (automatgear)
4. Begrænsning af de sprog, som køreprøver kan afvikles på
5. Tilsyn med køretekniske anlæg
6. Præcisering af krav til forudgående erhvervelse af kørekort i forbindelse med kørekort til tunge køretøjer
7. Justering af § 33 om digitale lægeattester
8. Krav om medbringelse af MitID ved digitale teoriprøver
9. Ophævelse af undtagelsesbestemmelser til kravet om færdselsrelateret førstehjælp
10. Justeringer og præciseringer af redaktionel karakter

Rådet for Sikker Trafik kan bakke op om forslagene og har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Mogens Kjærgaard Møller**  
administrerende direktør

**From:** Ove Holm <oho@dtl.eu>  
**Sent:** 22-05-2024 14:06:58 (UTC +02)  
**To:** info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>  
**Cc:** kwil@fstyr.dk <kwil@fstyr.dk>; ankg@fstyr.dk <ankg@fstyr.dk>; Kurt Rinhack <kur@dtl.eu>  
**Subject:** SV: Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

Til Færdselsstyrelsen,

Hermed DTL-Danske Vognmænds høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

DTL mener, at det er meget uheldigt, at en 17-årig, som har erhvervet B-kørekort ikke kan påbegynde erhvervelse af C-kørekort før vedkommende er fyldt 18 år.

Transportbranchen er præget af store rekrutteringsudfordringer og forsøger i stor stil rekruttering af unge mennesker, og i forbindelse med en erhvervsuddannelse har den unge mulighed for erhvervelse af kørekort kat. B som 17 årig på Grundforløb 2, hvis vedkommende har en lærekontrakt.

Det vil være meget vigtigt, at den unge kan sendes på hovedforløb så tidligt som muligt, gerne 3 måneder før det fyldte 18 år, så vedkommende er klar til endelig køreprøve umiddelbart efter det fyldte 18 år, så den unge kan blive produktiv for virksomheden noget tidligere i uddannelsesforløbet.

Det er helt i orden, at vedkommende ikke må føre almindelig personbil selvstændigt før det fyldte 18 år, men da køretimer til kat. C skal foregå med en godkendt kørelærer i køretøj, som er godkendt skolevogn, så det sikkerhedsmæssige vil stadig kunne opretholdes.

Mvh.

**Ove Holm**

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 2344 2909



---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)>

**Sendt:** 13. maj 2024 15:40

**Emne:** Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

Til høringssparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

**Høringsfristen er den 10. juni 2024.**

Venlig hilsen

Anna Kyhl Gøtske

**From:** Vibeke Clemmensen <info@inges.dk>  
**Sent:** 15-05-2024 10:18:13 (UTC +02)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** kwil@fstyr.dk <kwil@fstyr.dk>; ankg@fstyr.dk <ankg@fstyr.dk>  
**Subject:** Angående j.nr 2024-690409

Hej,

Der står i bekendtgørelsesudkastet at det vil blive betragtet som snyd hvis man medbringer mobiltelefon eller smartwatch til en køreprøve (jeg antager at køreprøve dækker over teori og praktisk prøve). Dette er da lidt besynderligt eftersom det ved de digitale teoriprøver er et krav man har noget digitalt med for at kunne logge ind med mit-id. Der står faktisk senere at eleven kan bortvises hvis eleven ikke kan logge ind med mit-id.

Det er stadig et stort problem at kørelæreren vil skulle have to biler stående. Det fjerner helt den miljømæssige idé med tiltaget og vil for mange være umuligt økonomisk.

Med venlig hilsen  
Vibeke Clemmensen  
Inge's Køreskole  
Sdr. Jernbanevej 22  
3400 Hillerød

**Fra:** [PDK Translation](#)  
**Til:** [Færdselsstyrelsen](#)  
**Cc:** [Katrine Willer](#); [Anna Kyhl Gøtske](#)  
**Emne:** Bemærkninger til Bekendtgørelse om kørekort – Høringsbrev J.nr. 2024-690409  
**Dato:** 10. juni 2024 23:53:53

---

Færdselsstyrelsen

Vedr.: Bekendtgørelse om kørekort – Høringsbrev  
J.nr. 2024-690409

Med henvisning til Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om kørekort, høringsbrev af den 13-05-2024, sagsnr.: 2024-690409, skal jeg gøre Færdselsstyrelsen opmærksom på alvorlige fejl i bekendtgørelsens

- \* Punkt 4. *Begrænsning af de sprog, som køreprøver kan afvikles på*
- \* Punkt 8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

Foreslåede ændringer i Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om kørekortet vil være en **krænkelse af menneskerettighederne**.

Ændringerne vil for mange tusinde polakker, der er EU borgere, og bor og arbejder i Danmark, gøre umuligt at tage kørekort, eller at generhverve sit kørekort.

I Danmark er engelsk det første fremmedsprog i skolerne. I Polen, i 60 år efter krigen, var det første fremmedsprog obligatorisk russisk, under russisk pres. Engelsk sprogniveau er derfor hos mange polakker utilstrækkeligt til kørekortprøver.

Samtidigt polakker der bor i Danmark, pga. bopælsregler kan hverken tage kørekort eller generhverve sit kørekort i Polen.

Dermed vil Færdselsstyrelsens bekendtgørelse, der afvikler polske tolkeprøver, for tusinde polske EU borgere gøre umuligt at tage kørekort eller generhverve kørekort i Danmark. For polakker, der lovligt bor og arbejder i Danmark.

Dette vil føre til, at i flere tilfælde polakker mister deres arbejde.

Polakker som EU-borgere har ret til bo og arbejde i Danmark. Færdselsstyrelsens bekendtgørelse vil for mange polakker fratage mulighed for at arbejde i Danmark. Samt mulighed for at bruge bilen i fritiden, at køre børn til børnehave og skole, og så videre.

Dette ville tvinge flere polakker til at forlade Danmark. På grund af en uforenelige med menneskerettighederne Færdselsstyrelsens bekendtgørelse.

Bekendtgørelsen vil derfor føre til mange klager til Ombudsmanden og til Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol. Samt vil føre til meget ubehagelig debat i medierne.

Som tidligere generalsekretær for Sammenslutningen for polske foreninger i Danmark kender jeg virkelig mange polakker i Danmark. Mange taler alvorligt om ovenstående.

---

Dette er ikke korrekt, at der vil kun være mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, forbundet med bekendtgørelsen. Absolut ikke under bagatelgrænsen.

Danske virksomheder mister nemlig hundredvis af meget værdifulde og værdsatte medarbejdere. Fordi et kørekort er nødvendigt til næsten alle stillinger, som polakker besidder i Danmark. Især inden for byggeri, transport, industri, slagteri og flere andre brancher, endda rengøringsbranchen.

Der er i dag i alt 48.000 polske statsborgere som har lønmodtager job i Danmark. Polakker er dermed klart den største nationalitetsgruppe på det danske arbejdsmarked, efter danskere /Dansk Industri analyse, januar 2024/.

Den tyske mindretal i Danmark, der iht. bekendtgørelsen mister ikke deres kørekortprøver på tysk, er 2 gange mindre end den polske.

Mens Polen ligesom Tyskland er også direkte nabo til Danmark.

Andre lønmodtagergrupper er flere gange mindre end det polsk største mindretal på det danske arbejdsmarked.

Dansk Arbejdsgiverforening analyse siger, at udlændinge fra EU-lande som opholder sig i Danmark for at arbejde, er en meget stor gevinst for virksomheder og for de offentlige kasser i Danmark.

Denne gruppe er særlig vigtig i den nuværende situation på det danske arbejdsmarked, hvor mange virksomheder har store problemer med at finde medarbejdere /DA Dansk Arbejdsgiverforening analyse/.

Færdselsstyrelsens ændringer vil føre til betydelige økonomiske tab for tusindvis af polske borgere i Danmark.

Og samtidigt for hundredevis af danske små og mellemstore virksomheder, der ansætter tusindvis af polakker i Danmark. Slet ikke under bagatelgrænsen, som bekendtgørelsen skriver.

---

Færdselsstyrelsens ændringer vil derfor føre til meget ubehagelig debat i medierne. Samt mange klager til Ombudsmanden og til Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol.

Ændringer vil ligeledes føre til unødvendig meget stor ekstra belastning for Færdselsstyrelsen. På grund af betydeligt flere ikke beståede prøver. Hvis de ikke kunne blive tolket til polsk.

Dette vil føre til meget længere ventetider og meget længere køer til prøver i Færdselsstyrelsen.

Dette vil også føre til unødvendige store ekstra udgifter til kørekortprøver, inklusiv flere rejseudgifter og spildt tid, der også koster penge.

---

Til sidst vil jeg også gerne pointere, at polakkerne ikke kun er en direkte nabo til Danmark.

Polakkernes historie i Danmark er over 130 år gammel.

Fra 1893 til 1929 kom mange tusinde polske landarbejdere til Danmark. Roepigernes stor fin statue er i dag centralt placeret midt på torvet i Sakskøbing.

Bagefter kom andre polakker til Danmark. Et betydelig eksempel er, at i Mindelunden i København, hvor dronning Margrethe hvert år lægger blomster, den eneste udlænding er polakken Lucjan Maslocha, stifter af modstandsbevægelsens første organisation mod tyske nazister i Danmark. Der er flere polakker som flot repræsenterer Danmark i verden. Blandt andet den berømte Caroline Wozniacki.

Hvorfor polakker ikke skal behandles dårligere end tyskere i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse.

---

Som mangeårig tolk til køreprøver (tolke nr. 1033) ved jeg, at oversættelse af kørekortprøver er slet ikke noget problem. Jeg har tolket både teoriprøver og praktiske prøver A, B, BE, C, CE. Jeg har også tolket digitale teoriprøve.

Der er praktisk slet ikke nogen forskel mellem praktisk prøve på dansk og en tolke praktisk prøve på polsk.

Der er heller ikke noget problem med at tolke digitale teoriprøver. Dette kun kræver udskrivning af spørgsmålene, eller lukning af fotos. Dette er heller ikke et stort problem.

Jeg skal understrege at der aldrig har været nogen form for misbrug i polske kørekortprøver.

Med venlig hilsen

Pawel Dabrowa-Kostka  
Civilingeniør og translatør  
PDK Translation



**Fra:** [Transporterhvervets Uddannelser](#)  
**Til:** [Færdselsstyrelsen](#)  
**Emne:** SV: Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409  
**Dato:** 10. juni 2024 15:48:37  
**Vedhæftede filer:** [image002.png](#)  
[image003.png](#)  
[image004.png](#)  
[image005.png](#)  
[image006.png](#)

---

Kære Anna

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Annette Arrild Toft**

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454513  
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

**Sendt:** 13. maj 2024 15:40

**Emne:** Offentlig høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om kørekort - j.nr. 2024-690409

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

**Høringsfristen er den 10. juni 2024.**

Venlig hilsen

Anna Kyhl Gøtske  
Specialkonsulent  
Jura



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Traffic Authority**  
Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)