

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2024-690409  
22-06-2024

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om kørekort

Færdselsstyrelsen har den 13. maj 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om kørekort i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. juni 2024.

Bekendtgørelsen gennemfører flere af de 12 initiativer til forbedring af kørekortområdet, som Transportministeren har indgået aftale om med kørelærerbranchen (initiativ nr. 6, 7, 8 og 12).

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Inge's Køreskole, Rådet for Sikker Trafik, DTL - Danske Vognmænd, Kørelærerne Louise & Jan, EUC Nordvest, Debels køreskole, DI Transport, ITD, "Nej til nedlæggelse af køreprøver", FDM, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK), Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier – Lederne (DEG-L), Dansk Erhverv, DEKRA, Brancheorganisationerne, KL, Dansk Kørelærer-Union og PDK Translation.

75 unavngivne praktiserende kørelærere i gruppen "nej til nedlæggelse af køreprøver" er gået sammen om et høringssvar. Nedenfor benævnes de "Nej til nedlæggelse af køreprøver".

Dansk Kørelærer Union (DKU), Foreningen Frie Kørelærere (FFK), Helsingør Kørelærerforening (HKF), Kørelærerforeningen og Dansk Kørelærer Landsforbund (DKL) er gået sammen om et høringssvar. Nedenfor benævnes de Brancheorganisationerne.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

### 1. Generelle bemærkninger

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

DI Transport noterer sig, 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.

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.

KL vurderer, at ændringerne 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 køreprøvebookingprocessen 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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at Transportministeren den 19. december 2023 indgik en aftale med repræsentanter fra landets kørelæreforeninger om 12 initiativer til forbedring af kørekortområdet. Det er en del af aftalen, at initiativerne gradvist skal implementeres over de næste par år. Med denne bekendtgørelse implementeres blandt andet nogle af initiativerne fra denne aftale. Bemærkninger til selve aftalen falder uden for rammerne for Færdselsstyrelsens arbejde med nærværende ændringer af kørekortbekendtgørelsen, men Færdselsstyrelsen bemærker dog, at bekendtgørelsen på normalvis har været i generel offentlig høring i 4 uger.*

*Færdselsstyrelsen beklager, at der for visse initiativer må arbejdes med en meget kort frist for implementering. Færdselsstyrelsen kan samtidig oplyse, at styrelsen arbejder på vejledningsmateriale til interessenterne på området, herunder kommunerne, som skal understøtte den kommende implementering af initiativerne.*

## **2. Bemærkninger til indførelse af karensperioder (initiativ nr. 6 og 7)**

### **Generelt om karensperioder**

FDM bakker op om indførelse af karensperiode på syv dage for førstegangserhververe af kørekort til kategori B og indførelse af karensperiode ved snyd i forbindelse med køreprøve.

KL bemærker, at indførelsen netop nu, vil kræve enten at der sker udvikling i kommunernes digitale løsning til bookning af køreprøver, så der ikke kan bestilles prøver i karensperioden, eller at kontrol med karensperioder håndteres manuelt, ved indførelse af yderligere administrative procedurer. Det fremgår ikke af bekendtgørelsen, hvem der skal løfte denne opgave. Dertil må det forventes

problemer med den manuelle løsning, hvor risikoen for at prøver bliver betalt og booket og elev og lærer møder op forud for endt karenperiode 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 elevers karenperiode udenom Køreprøvebooking systemet. Det skal tydeliggøres, hvem der har ansvaret for booking af køreprøve indenfor karenperioden. Hvis Borgerservice eller kørelæreren booker til afholdelse indenfor karenperioden, 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 karenperiode 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 formår at gå til prøve i karenperioden, 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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen er enig i, at digital understøttelse af initiativerne vedrørende karenperioder er væsentlig for en effektiv administration af reglerne. Indtil den nødvendige understøttelse er udviklet, skal implementering af reglerne om karenperioder håndteres manuelt, og de nødvendige registreringer og kontroller vil blive foretaget af Færdselsstyrelsens prøvesagkyndige.*

*Som tidligere nævnt arbejder styrelsen på vejledningsmateriale til interessenterne på området, herunder kommunerne, som skal understøtte den kommende implementering af initiativerne. Vejledningen indeholder også procedurer for den praktiske håndtering af karenperioderne i perioden, indtil den digitale understøttelse er gennemført.*

### **3. Karenperiode på syv dage for førstegangserhververe af kørekort til kategori B**

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.

Dansk Kørelærer-Union bemærker, at der ved karens gældende for førstegangselever til kategori B som udgangspunkt ikke er et problem med de 7 dage, da der visse steder i Danmark er 8 ugers ventetid. Det påpeges, at der alternativt til de 7 dages karens, 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 karens

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at karenperioden på 7 dage kun gælder for førstegangserhververe til kategori B. Formålet med reglen er at mindske prøvespild og sikre, at kørekortansøgere, der ikke har de fornødne færdigheder, ikke går op til køreprøve igen, før de har haft mulighed for at forbedre*

deres færdigheder. Færdselsstyrelsen har erfaret, at det især er ved praktiske prøver til kategori B, at styrelsen oplever en betydelig afvigelse i beståelsesprocenter på praktiske prøver i forhold til øvrige kategorier af kørekort. Styrelsen forventer derfor at se en effekt af tiltaget.

De nye regler stiller ikke krav om, at kørekortansøgeren skal modtage ekstra køreundervisning, inden der kan berammes en ny køreprøve, men det forudsættes, at kørelæreren og eleven i fællesskab vurderer, hvilken yderligere køreundervisning eleven har behov for til at forbedre sine evner til at kunne bestå en køreprøve, idet dette er en del af selve baggrunden for karensperioden.

Færdselsstyrelsen vil løbende vurdere, om der kan være behov for at foreslå en justering af reglerne.

Afslutningsvis bemærkes, at der er sket en tilretning af bekendtgørelsesudkastet således, at karensperioden på syv dage ikke finder anvendelse på de praktiske prøver til kategori B, der kan aflægges over for en køredommer i forsvaret eller i det statslige beredskab.

#### **4. Karensperiode ved snyd i forbindelse med køreprøver**

Inge's Køreskole bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastet står, at det vil blive betragtet som snyd, hvis man medbringer mobiltelefon eller smartwatch til en køreprøve, og at det er lidt besynderligt, eftersom det ved de digitale teoriprøver er et krav, at man har noget digitalt med for at kunne logge ind med MitID. Det bemærkes endvidere, at der senere står, at eleven kan bortvises, hvis eleven ikke kan logge ind med MitID.

Dansk Kørelærer-Union bemærker at 6 måneders karens ved snyd, er fint og helt i tråd med ideen fra Dansk Kørelærer-Union. De oplyser, at det er deres opfattelse, at der bør stilles hjælpemidler til rådighed til de sagkyndige for at opdage snyd, f.eks en scanner til at identificere elektroniske hjælpemidler til teoriprøverne.

##### Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om medbringelse af MitID til digitale teoriprøver udgår af bekendtgørelsesudkastet. Dette skyldes, at der indtil videre vil være flere muligheder for køreeleven for at logge ind til prøven, herunder vil logind ved hjælp af MitID fortsat være den primære mulighed.

Ved de digitale teoriprøver, hvor der kan anvendes MitID ved indlogging til prøven, vil det være tilladt at anvende elektronisk udstyr i forbindelse hermed. Al anden medbringelse eller anvendelse af elektronisk udstyr vil ikke være tilladt.

Færdselsstyrelsen har noteret sig forslagene til identificering af elektroniske hjælpemidler.

#### **5. Bemærkninger til indførelse af forsøgsordninger vedrørende kode 78 (initiativ nr. 12)**

##### **Generelt om forsøgsordning vedrørende kode 78**

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 fortalende 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.

Kørelærerne Louise & Jan mener, at dette tiltag blot vil være en overgangsfase, da det går meget stærkt med overgangen til biler med alternative brændstoffer. De bemærker derfor, at man ikke bør indføre en national kode og herudover ikke tilføje kode 78 på udvidelser til andre kategorier.

KTA-DK bemærker, at indførelse af, den i høringsbrevet beskrevne, forsøgsordning vedrørende kode 78, virker fornuftig, i afventen på revisionen af 3. kørekortdirektiv. 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.

KL bemærker, at 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. KL ønsker at vide, 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.

Dansk Kørelærer-Union bemærker, at detaljegraden på ophævelse af kode 148 ikke er tilstrækkelig beskrevet i nærværende udkast, herunder hvilke krav der stilles, og hvilke konsekvenser kode 148 kan have ved kørsel i udlandet.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen fra 1. juli 2024 indfører en forsøgsordning, som skal gøre det muligt at gennemføre en del af køreundervisningen samt aflægge køreprøve i en bil med automatgear, uden at kørekortet påføres kode 78, der begrænser førerretten til kun at gælde køretøjer med automatgear. Forsøgsordningen indeholder også mulighed for fjernelse af kode 78 fra kørekortet på baggrund af gennemført af køreundervisning.*

*De nuværende regler om begrænsning af kørekortet med kode 78 udspringer af 3. kørekortdirektiv. Direktivets regler er gennemført i dansk ret ved kørekortbekendtgørelsens bilag 5, der blandt andet fastsætter de nærmere bestemmelser for køretøjer, der anvendes til praktisk køreprøve.*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at forsøgsordningen er udarbejdet med inspiration i det forslag til ændring af reglerne om kode 78, som er fremsat under forhandlingerne i EU om revision af 3.*

*kørekortdirektiv. Dette forslag indeholder blandt andet krav om undervisning på offentlig vej. Tanken har været, at forsøgsordningen skal flugte med de kommende EU-regler.*

*Som tidligere nævnt arbejder styrelsen på vejledningsmateriale til interessenterne på området, herunder kommunerne, som skal understøtte den kommende implementering af initiativerne. Vejledningen indeholder også procedurer for den praktiske håndtering af forsøgsordningerne for kode 78 og beskriver betydning for kørsel i udlandet af kode 148.*

## **6. Forsøgsordningen vedrørende kode 78 - lektioner**

Debels køreskole spørger, om køreeleven kan få merit for 4 lektioner gennemført på manøvrebane i starten af kørekortforløbet, køre 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?

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.

KTA-DK bemærker, at fordelingen af de "7 praktiske lektioner i bil med manuelt gear", som udgangspunkt, virker fornuftig.

KTA-DK bemærker, at det bør klarlægges, om kørekortet vil blive påført landekoden 148, såfremt køreskoleeleven har gennemført hele, eller dele (mindst 7 lektioner) af den praktiske mindste undervisning, i en bil med manuelt gear, men aflægger køreprøven i en automatgear bil, samt 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 automatgear bil, uden af få påført landekoden 148.

KTA-DK opfordrer vedrørende "de 7 praktiske lektioner" styrelsen til at kigge på de nuværende regler, om hvor mange lektioner køreskoleeleven max må gennemføre på en 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 en samlet enhed. En sådan tilpasning vil næppe generere flere trafikulykker eller andre farlige situationer i trafikken

KL støtter grundlæggende 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.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer sig de positive tilkendegivelser om kravene til den undervisning, der skal gennemføres i forsøgsordningen.

Som tidligere nævnt arbejder styrelsen på vejledningsmateriale til interessenterne på området, som skal understøtte den kommende implementering af initiativerne. Vejledningen indeholder blandt andet også en beskrivelse af, hvilke krav der stilles i forbindelse med afviklingen af de 7 timers undervisning og processen for ansøgning samt udstedelse af kørekort.

På baggrund af høringssvarene er det præciseret i bekendtgørelsen, at ikrafttræden af reglerne om forsøgsordninger for kode 78 den 1. juli 2024 betyder, at forsøgsordningerne kan anvendes på igangværende køreuddannelsesforløb (forsøgsordningen i bilag 5, afsnit III a, men at den undervisning på 7 timer i et køretøj med manuelt gear, som kan erstatte en praktisk prøve, først kan påbegyndes den 1. juli 2024 eller senere. Tilsvarende gælder, at undervisning til fjernelse af kode 78 først kan påbegyndes den 1. juli 2024 eller senere. Undervisning vedrørende tidligere køreuddannelsesforløb, der er gennemført før den 1. juli 2024, kan således ikke medregnes til den påkrævede undervisning i forsøgsordningerne på 7 timer.

## **7. Forsøgsordningen vedrørende kode 78 – flere biler**

Inge's Køreskole bemærker, at det stadig er 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.

Kørelærerne Louise & Jan bemærker at 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. Kørelærerne Louise & Jan bemærker endvidere at det er nærmest umuligt at indkøbe en bil i Danmark med manuelt gear, uanset brændstoftype, der kan benyttes jf. bilag 5 i Bekendtgørelse om kørekort. Dette vil betyde, at de skal holde meget gamle og ikke miljøvenlige biler kørende, indtil man fjerner dette nye forslag om en årrække og 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.

Brancheorganisationerne bemærker, at branchen siden initiativpakkens indgåelse har 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.

Dansk Kørelærer-Union sætter spørgsmålstejn 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. I forbindelse med økonomien, 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, koster det ca. 15-20.000,- pr. skolevogn i udstyr, hertil kommer så skolevognene. Dermed er vi langt over de 4 millioner kr.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det allerede i dag er muligt at tilbyde køreundervisning i et køretøj med automatgear. På baggrund af oplysninger fra kørelærerforeningerne, og i forhold til det meget begrænsede antal praktiske prøver til ophævelse af kode 78, som afvikles af styrelsen, er det styrelsens indtryk, at denne ordning i dag kun anvendes i meget begrænset omfang.*

*Hvis kørelærerne ønsker at tilbyde køreundervisning efter de nye forsøgsregler, vil kørelæreren skulle erhverve eller disponere over et øvelseskøretøj med automatgear, og det kan formodes at nogle køreskoler også vil indrette sig med et ekstra øvelseskøretøj for at kunne imødekomme køreundervisning både med og uden automatgear.*

*Styrelsen bemærker i den forbindelse, at der er tale om en frivillig forsøgsordning. I forhold til behovet for anskaffelse af et "ekstra øvelseskøretøj" bemærker styrelsen, at man kan forestille sig, at der vil opstå et marked for udlejning af sådanne køretøjer – eller at et antal køreskoler vil gå sammen om at eje sådanne køretøjer, da der netop er tale om en forsøgsordning. Ordningen stiller således ikke krav om at kørelærerne anskaffer sig et ekstra køretøj.*

*Det bemærkes, at reglerne for kode 78 forventes ændret i forbindelse med en revision af 3. kørekortdirektiv med en forventet tidshorisont på 3-5 år for ikrafttræden.*

## **8. Forsøgsordning vedrørende kode 78 – kørekort til andre kategorier end B**

EUC Nordvest bemærker, at EUC Nordvest netop er påbegyndt en ny 4-årig periode som leverandør af C, C/E og B/E kørekort til Beredskabsstyrelsen i Thisted. EUC Nordvest anfører, at 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, og at der i branchen kigges 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.

EUC Nordvest bemærker endvidere, at det i den nærmeste fremtid må 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.



KTA-DK bemærker, at det fremgår, 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).

Brancheorganisationernes holdning er, 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 er uoverskueligt for branchen som høringspart 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).

Dansk Kørelærer-Union er overrasket over, at vi som supplement til kode 78, har fået en ny kode 148. De vurderer ikke at være i stand til at vurdere høringsudkastet, da de finder det er mangelfuldt.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at de nuværende regler om begrænsning af kørekortet med kode 78 udspringer af 3. kørekortdirektiv. Direktivets regler er gennemført i dansk ret ved kørekortbekendtgørelsens bilag 5, der blandt andet fastsætter de nærmere bestemmelser for køretøjer, der anvendes til praktisk køreprøve.*

*Forsøgsordningen er udarbejdet med inspiration i det forslag til ændring af reglerne om kode 78, som er fremsat under forhandlingerne i EU om revision af 3. kørekortdirektiv. Dette forslag indeholder blandt andet krav om undervisning på offentlig vej, og styrelsen ønsker at undgå, at der gennemføres forsøgsordninger, hvis indhold afviger meget væsentligt fra de regler, som styrelsen forventer skal gennemføres i Danmark inden for en kortere årrække.*

*Reglerne for kode 78 forventes ændret i forbindelse med en revision af 3. kørekortdirektiv med en forventet tidshorisont på 3-5 år for ikrafttræden. Forsøgsordningen skal flugte med de kommende EU-regler, hvor muligheden for ophævelse af kode 78 kun gælder for kategori A og B og ikke kategori C.*

*Som tidligere nævnt arbejder styrelsen på vejledningsmateriale til interessenterne på området, som skal understøtte den kommende implementering af initiativerne. Vejledningen indeholder også en beskrivelse af sammensillet mellem forsøgsordningerne og reglerne om udvidelse af kørekort.*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at i forsøgsordningen kan enhver praktisk prøve, der aflægges i et køretøj med manuelt gear, anvendes til ophævelse af kode 148, dog bortset fra praktiske prøver til*

*kategori A1, A2 og A. Det betyder, at den nationale kode 148 ophæves, hvis kørekortindehaveren senere aflægger en praktisk prøve i et køretøj med manuelt gear, herunder også ved udvidelse af kørekort til andre kategorier fx lastbil.*

*Køreelever, der senere ønsker at udvide deres kørekort fra almindelig bil (kategori B) til fx lastbil (kategori C), bør generelt vejledes om muligheden for at gennemføre praktisk prøve i kategori B til ophævelse af kode 148, hvis der opstår mangel på prøve køretøjer til kategori C med manuelt gear.*

## **9. Bemærkninger vedrørende begrænsning af de sprog, som køreprøver kan afvikles på (initiativ nr. 8)**

ITD bemærker at 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.

KL bemærker, 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.

DTL - Danske Vognmænd beklager, at køreprøven fremad alene skal kunne afvikles på enten dansk eller engelsk hos Færdselsstyrelsens prøvesagkyndige. DTL - Danske Vognmænd 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 DTL - Danske Vognmænd dog, at indskrænkningen af tolkemulighederne er uheldige. DTL - Danske Vognmænd bemærker, at 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.

DTL - Danske Vognmænd henviser i øvrigt 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.

DI Transport bemærker, at transportministeren agter at fjerne kørekortansøgerens mulighed for at anvende en tolk til køreprøver, og at baggrunden for den politiske aftale, som ligger til grund for ændringen af nærværende bekendtgørelse, 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 sprogkundskaber frarøves muligheden for at tage del i transportbranchen. DI Transport er meget bekymrede 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.

DEKRA bemærker, at tolkeforbuddet i praksis vil 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. Det foreslåede tolkningsforbud er endnu mere problematisk, hvis det indføres før muligheden for afholdelse af teoriprøven på andre sprog end dansk er endeligt klar.

"Nej til nedlæggelse af køreprøver" bemærker; at vi i Danmark har mange forskellige nationaliteter, der både kan engelsk, dansk og nogle kan ikke de to sprog, så det vil for samfundet være en stor fejltagelse at gennemføre dette.

Det kan få store konsekvenser for mange virksomheder i landet, både køreskoler, men også mange 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 på landet, da de ikke kan komme frem og tilbage.

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

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 fejlsvurdering, at der ikke længere kan anvendes tolkeprøver i forbindelse med aflæggelse af teori samt praktiske prøve.

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.

"Nej til nedlæggelse af køreprøver" kommer med forslag til en løsning, der vil hindre at tolke prøverne afskaffes:

- Udarbejdelse af tolkeliste 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, hvor det kan kontrolleres, om tolken har snydt ved prøven. Konstateres det, at tolken har snydt, skal denne udelukkes for at deltage i prøver fremad.

"Nej til nedlæggelse af køreprøver" bemærker, at skoler der underviser fremmedsprogede vil miste et stort grundlag i deres forretninger. Nogle arbejder udelukkende med andet sprog, og andre har det sideløbende i skolerne, hvorfor mange køreskoler vil blive berørt.

Dansk Erhverv 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.

DEKRA er helt enige i, at der ikke må forekomme snyd ved prøver. De er 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 gerne medvirke til konstruktiv problemløsning, sammen med branchens aktører (Dansk Industri, 3F Transport, Transportbranchens Uddannelsesråd), som deler deres kritik af den påtænkte ændring.

DEKRA foreslår videre:

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 pr. 1. juli 2025.

Brancheorganisationernes holdning er, 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.

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

Dansk Kørelærer-Union bemærker, at der ved en rundspørge i blandt deres etniske medlemmer, har erfaret en enighed om, at ca. 70% af borgerne kan bestå en teoriprøve 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 vanskeliggør 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.

PDK Translation bemærker, at de 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 det 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.

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.

#### Kommentar:

*I hovedparten af de hørings svar, som er modtaget vedrørende denne ændring, udtrykkes der bekymring for, at begrænsningen i anvendelse af tolk ved køreprøver kan forøge den aktuelle chaufførmangel i transportbranchen. I hørings svarene peges også på, at ændringen kan give særlige problemstillinger i forhold til ombytning af kørekort og generhvervelse af kørekort, samt at initiativet er en krænkelse af menneskerettighederne, når en kørekortansøger ikke kan gennemføre en køreprøve på sit modersmål. Der henvises også til at de økonomiske konsekvenser er langt større end beregnet, navnlig fordi køreskoler mister indtjening ved ikke at kunne gennemføre køreundervisning på fremmedsprog, som der fremover ikke kan afholdes køreprøver på.*

*Færdselsstyrelsen bemærker indledningsvist, at der er tale om gennemførelse af et initiativ til forbedring af køreprøveafviklingen, som er aftalt med kørelærerforeningerne.*

*Færdselsstyrelsen har forståelse for de bekymringer, der er udtrykt i hørings svarene. Færdselsstyrelsen har noteret sig bekymringerne fra køreskolerne, der specialiserer sig i at undervise i fremmedsprog. Færdselsstyrelsen understreger, at ændringerne ikke hindrer undervisning i fremmedsprog, men alene hindrer anvendelse af tolk til køreprøven. De køreskoler, der specialiserer sig i at undervise i fremmedsprog, vil kunne udfylde en vigtig rolle i forhold til at forberede elever med begrænsede dansk eller engelsk-kundskaber til at bestå en køreprøve på disse sprog.*

*Styrelsen henviser til, at initiativet har baggrund i et ønske om i højere grad at ensrette vilkårene for gennemførelse af køreprøver. Dette har været særlig aktuelt i forhold til styrelsens erfaringer med anvendelse af tolke. Færdselsstyrelsen har efter overtagelse af køreprøveafviklingen i 2021 således konstateret, at den nuværende ordning med tolkningen ikke fungerer tilfredsstillende i praksis. Dette skyldes efter styrelsens vurdering navnlig de manglende faglige krav mv. til tolkene, som medfører et uforholdsmæssigt stort tidsforbrug hos styrelsens prøvesagkyndige. Der er således i dag stor variation af den tolkning, som udføres i forbindelse med afholdelse af køreprøver.*

*Desuden giver det – navnlig ved tolkning på fremmedsprog som den prøvesagkyndige ikke behersker – anledning til usikkerhed om, hvorvidt der sker korrekt oversættelse af prøven, og om eleven derfor har de samme forudsætninger for gennemførelse af prøven som de elever, der ikke har behov for tolkning. Den prøvesagkyndige har derfor ikke særlig gode muligheder for at kontrollere, om der sker korrekt oversættelse under prøven, eller om eleven uberettiget modtager hjælp under prøven.*



*Færdselsstyrelsen har endvidere noteret sig, at det i Vejtransportrådets rapport om chaufførmangel fremgår, at branchen ønsker mulighed for at tage teoriprøve på engelsk. Dette imødekommes med bestemmelserne i bekendtgørelsen, da det fremadrettet vil være muligt at gå til prøve på engelsk uden at skulle medbringe en tolk.*

*Færdselsstyrelsen vil i øvrigt - i samarbejde med Transportministeriet - følge udviklingen særligt med henblik på, hvorvidt ændringerne vil medføre væsentlige negative konsekvenser for erhvervet. Færdselsstyrelsen noterer sig endelig KL's sproglige bemærkninger til kørekortbekendtgørelsens § 63. Færdselsstyrelsen vil i forlængelse af dette foretage en mindre justering af bestemmelsen, så det fremgår, at køreprøven også kan gennemføres på tysk.*

## **10. Bemærkninger til de øvrige ændringer af kørekortbekendtgørelsen**

### **Tilsyn med køretekniske anlæg**

KTA-DK Brancheforeningen konkluderer, at der er visse uregelmæssigheder i reglerne om tilsyn med de "lukkede øvelsespladser" og de "køretekniske anlæg" og 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.

KTA-DK er dog meget uenig i at en tidligere meddelt godkendelse, af et køreteknisk anlæg, udført af Rigspolitiet, uden videre kan tilbagekalde. KTA-DK anfører, at de som brancheforening for de køretekniske anlæg i Danmark bør være den primære høringspart på dette område. Vi både kan og vil indgå i dialog og drøftelse med Færdselsstyrelsen, forinden retningslinjerne, i "den nærmere orientering", fastlægges. Dette skal ses på baggrund af at en række anlæg ikke er ejet af kørelærere/køreskoler, herunder de anlæg som er ejet af AMU / Erhvervsskoler, andre private virksomheder eller andre organisationer som f.eks. FDM.

KTA-DK 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.

Da det er nyt for Færdselsstyrelsen at skulle være tilsynsmyndighed for deres medlemmers anlæg, foreslår KTA-DK at brancheforeningen og Færdselsstyrelsen snarest sætter sig sammen og påbegynder en række "work-shops" / dialogmøder, med henblik på at afdække den fremadrettede proces mht. gennemførelse af kommende tilsyn.

Brancheforeningerne er ikke enige i at Færdselsstyrelsen uden videre skal have mulighed for tilbagekalde en godkendelse af et køreteknisk anlæg FØREND der er foretaget et kvalificeret syn af det pågældende køretekniske anlæg. Brancheorganisationerne forudsæ, at der i modsatfald kan ske tilfældige tilbagekaldelser, hvorefter køreteknisk anlæg skal søge godkendelse på ny, førend det igen kan anvendes som køreteknisk anlæg. Dette er både en tung administrativ byrde og kan medføre uforholdsmæssige store økonomiske konsekvenser for både køretekniske anlæg og kørelærere. Forudsætningen for, at Færdselsstyrelsen skal kunne tilbagekalde en godkendelse af et tidligere godkendt køreteknisk 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 køretekniske 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 køretekniske 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 tilstrækkeligt omfang og kan i værste fald medføre store økonomiske konsekvenser, hvis et køreteknic anlæg får inddraget sin godkendelse på et grundlag, der ikke er tilstrækkelig kvalificeret.

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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at opgaven med godkendelse af køreteknicke anlæg blev varetaget af Rigspolitiet frem til ressortændringen i sommeren 2015, hvor den overgik til Færdselsstyrelsen. Opgaven med godkendelse og tilsyn med de lukkede øvelsespladser blev helt frem til ressortændringen i efteråret 2021 varetaget af politiet, hvorefter den overgik til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, i hvilket omfang Rigspolitiet førte tilsyn med de køreteknicke anlæg, men forstår på baggrund af hørings svarene, at der også tidligere har været udført tilsyn med anlæggene.*

*Der har i årene mellem de to ressortoverdragelser været rejst tvivl om myndighedsansvaret for tilsynet med de køreteknicke anlæg, ikke mindst i forbindelse med en dødsulykke på et køreteknic anlæg i 2018. Det forhold, at der ikke er en udtrykkelig hjemmel til at føre tilsyn med de køreteknicke anlæg, blev dog særligt tydeligt for styrelsen i forbindelse med den seneste ressortoverdragelse, hvor styrelsen fik overdraget myndighedsansvaret for alle køreanlæg, der anvendes i køreundervisningen. Efter styrelsens opfattelse må det bero på en fejl, at der ikke findes bestemmelser om tilsyn med køreteknicke anlæg som ved de lukkede øvelsespladser, da der stilles strengere indretningsmæssige krav til de køreteknicke anlæg, når de anvendes i forbindelse med køreundervisningen.*

*Det var på den baggrund styrelsens vurdering, at der er behov for en præcisering af reglerne om tilsyn med de køreteknicke anlæg.*

*Tilsynet med, at de køreteknicke anlæg opfylder kravene for godkendelsen, vil blive udført af Færdselsstyrelsens medarbejdere, som ligeledes gennemfører tilsyn med de lukkede øvelsespladser.*

*Tilføjeisen om, at Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en godkendelse er indsat for at undgå tvivl om, at styrelsen, der godkender anlægget, også kan tilbagekalde en godkendelse, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldte. Dette følger efter styrelsens opfattelse i øvrigt af de almindelige forvaltningsretlige regler, der naturligvis også skal iagttages i forbindelse med en eventuel tilbagekaldelse af en godkendelse. En godkendelse er en begunstigende forvaltningsakt, og der stilles generelt strenge krav for tilbagekaldelse af begunstigende forvaltningsakter. En tilbagekaldelse vil således blandt andet skulle ske under iagttagelse af proportionalitetsprincippet, som betyder, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende foranstaltninger er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet. Normalt*

*vil der således skulle anvendes mindre indgribende midler som fx vejledning, påbud om udbedring af mangler eller lignende, før der skrives til tilbagekaldelse af en godkendelse.*

*Styrelsen agter generelt at have en vejledende tilgang til tilsynsopgaven, og det er væsentligt for styrelsen at slå fast, at tilsynet ikke udføres med det formål at tilbagekalde godkendelser af køretekniske anlæg, men skal være med til at sikre, at køreundervisning kan gennemføres under færdselssikkerhedsmæssige betryggende forhold på anlæggene.*

*Det bemærkes, at det i den henseende ikke har betydning, om den tidligere meddelte tilladelse er udstedt af Rigspolitiet, da Færdselsstyrelsen som nævnt i forbindelse med en ressortændring har overtaget administrationen af kørekortområdet, herunder godkendelser mv. af køretekniske anlæg, der anvendes i køreundervisning.*

*Færdselsstyrelsen vil efter reglernes udstedelse udsende nærmere orientering til de køretekniske anlæg om styrelsens håndtering mv. af tilsynet med de køretekniske anlæg, forventeligt omkring udgangen af august måned. Styrelsen vil overveje, om der tillige kan være behov for at indkalde til et informationsmøde.*

#### **11. Bemærkninger til kravet om medbringelse af MitID ved digitale teoriprøver**

Brancheorganisationerne bemærker, at 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.

Dansk Kørelærer-Union bemærker at det ikke er alle der har et Mit-ID, eller en smartphone. Det virker ikke som om, der er taget hensyn til dette i bekendtgørelsen. Dansk Kørelærer-Union 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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om medbringelse af MitID til digitale teoriprøver udgår af bekendtgørelsesudkastet. Dette skyldes, at der indtil videre vil være flere muligheder for køreeleven for at logge ind til prøven, herunder vil logind ved hjælp af MitID fortsat være den primære mulighed.*

*Ved de digitale teoriprøver, hvor der må anvendes MitID ved indlogging til prøven, vil det være tilladt at anvende elektronisk udstyr i forbindelse hermed. Al anden medbringelse eller anvendelse af elektronisk udstyr vil ikke være tilladt.*

## **12. Bemærkninger til præciseringen af krav til forudgående erhvervelse af kørekort i forbindelse med kørekort til tunge køretøjer**

DTL - Danske Vognmænd 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. DTL anfører, at 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.

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.

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.

Dansk Erhverv bemærker, 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.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at der med den foreslåede præcisering ikke var tale om en ændret fortolkning af regelsættet. Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne til kørekortbekendtgørelsens § 44 og vil på baggrund af høringssvarene undersøge, om der i forbindelse med næstkommende ændring af bekendtgørelsen skal ske en justering af reglerne. Der foretages derfor ikke en præcisering af reglerne på nuværende tidspunkt.*

## Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund  
AMU Transport Danmark (ATD)  
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport  
ATL - Transportens arbejdsgivere  
Beredskabsstyrelsen  
Dansk Erhverv  
Dansk Kørelærer-Union  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Beredskaber  
Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG)  
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
Danske Synsvirksomheder  
Datatilsynet  
Den Frie kørelærerforening  
DI - Dansk Industri  
DI Transport  
DTL - Danske Vognmænd  
DTL's arbejdsgiverforening  
Erhvervsstyrelsen  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
Foreningen af Frie Kørelærere  
Foreningen af Køre Tekniske Anlæg i Danmark (KTADK)  
Forsvarets Færdselscenter  
Helsingør Kørelærer Forening  
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Kørelærer i Køge og omegn KLIKO

Kørelærerforeningen

Landbrug & Fødevarer

Midtsjællands kørelærerforening

Motorstyrelsen

Praktiserende Lægers Organisation (PLO)

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Styrelsen for Patientsikkerhed

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet