

## Forslag

til

### **Lov om ændring af færdselsloven (Ophævelse af krav om tilstrækkelig hørelse for førere af motorkøretøjer)**

§1. I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 56, stk. 2, nr. 2, ændres ”syns- og høreevne” til: ”synsevne”.

§2. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

### **Bemærkninger til lovforslaget**

#### Almindelige bemærkninger

##### *1. Indledning*

Formålet med lovforslaget er at give mulighed for at foretage ændringer i behandlingen af ansøgninger om kørekort, hvor ansøger har nedsat eller manglende hørelse.

Med ændringen af færdselsloven skal det fremover være muligt at fjerne kravet om tilstrækkelig høreevne for førere af visse motorkøretøjer, hvor der ikke af hensyn til færdselssikkerheden eksisterer et behov for, at føreren er i besiddelse af en tilstrækkeligt god hørelse.

Det er allerede i dag muligt for førere med nedsat eller manglende hørelse at få udstedt kørekort efter en udtalelse fra egen læge, politiet og Styrelsen for Patientsikkerhed. Kravet til at kørekort kan udstedes er, at føreren har mulighed for at kompensere for den manglende hørelse ved at have to sidespejle monteret på motorkøretøjet.

Da det i dag er meget få køretøjer, der ikke er udstyret med to sidespejle, sikres det med lovforslaget, at de helbredsmæssige krav, der stilles til førere af motorkøretøjer, er tidssvarende i forhold til de kompensationsmuligheder, der er til stede for disse førere.

## *2. Baggrund*

Behandlingen af sager på kørekortområdet gennemgik i 2014 en administrativ omstrukturering, hvor sagsbehandlingen pr. 1. oktober 2014 blev flyttet fra de 12 politikredse til politiets to administrative centre, Administrativt Center Øst og Administrativt Center Vest.

Omstruktureringen medførte en sagsophobning på kørekortområdet, der ledte til længere sagsbehandlingstider for alle sagstyper, dog med overvægt af de sager, hvori der indgår helbredsoplysninger om ansøger. Transport- og Bygningsministeriet har i den forbindelse igangsat en reformering af kørekortområdet dels for at imødekomme problemerne med lange sagsbehandlingstider og dels for at afbureaukratisere behandlingen af kørekortsager for borgerne.

Lovforslaget indgår som led i dette reformarbejde, der har til formål at gøre helbredskravene mere gennemsigtige for borgerne samt forenkle de administrative processer.

## *3. Lovforslagets hovedindhold*

### *3.1 Gældende ret*

Ifølge færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2 er det et krav for udstedelse af kørekort, at den person, der ønsker at erhverve kørekort, er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt den fornødne åndelige og legemlige førlighed.

Kørekortområdet er harmoniseret i EU via Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2006/126 om kørekort ("EU's 3. kørekortdirektiv"), der fastsætter en række minimumskrav for fysisk og psykisk egnethed for førere af motorkøretøjer.

EU's 3. kørekortdirektiv er implementeret ved bekendtgørelse om kørekort. Kravene til førerens helbred i færdselsloven suppleres af bilag 2 heri, der fastsætter de nærmere helbredskrav for udstedelse af kørekort. Kravene til, hvornår en fører er i besiddelse af den tilstrækkelige syns- og høreevne, er specificeret heri.

### *3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*

Kravet om, at en fører skal have tilstrækkelig høreevne stammer fra lov nr. 125 om motorkøretøjer af 29. april 1913. Det følger af bemærkningerne hertil, at det er et krav, at føreren skal kunne "høre godt". Indtil da, var det blot et krav, at en fører var i besiddelse af den fornødne synsevne.

Det nuværende krav i færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, opstiller et ufravigeligt krav om, at førere af motorkøretøjer skal være i besiddelse af en god hørelse, før kørekort kan udstedes. Det vil efter

den nuværende bestemmelse ikke være muligt at fastsætte regler om, at der ikke stilles krav til en førers høreevne.

Transport- og Bygningsministeriets arbejde med en reform af kørekortområdet har særligt haft fokus på at eliminere overimplementering af EU's 3 kørekortdirektiv og bringe Danmarks regulering på kørekortområdet på niveau med EU-reglerne.

EU's 3. kørekortdirektiv skelner i forbindelse med helbreds krav mellem førere af køretøjer i gruppe 1 og gruppe 2.

Gruppe 1 omfatter køretøjer i kategorierne AM (stor knallert), A1 (lille motorcykel), A2 (mellemlig motorcykel), A (stor motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) samt kørekort til traktor/motorredskab.

Gruppe 2 omfatter køretøjer i kategorierne C1 (lille lastbil), C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj), C (stor lastbil), C/E (stor lastbil med stort påhængskøretøj), D1 (lille bus), D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj), D (stor bus) og D/E (stor bus med stort påhængskøretøj) samt B (almindelig bil) og D (stor bus), som anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller kørekort med påtegning om godkendelse om kørelærer.

Hvad angår hørekraft, indeholder EU's 3. kørekortdirektiv ingen minimumskrav til førere af køretøjer i gruppe 1. For førere i gruppe 2, følger det derimod af direktivet, at disse skal gennemgå en lægeundersøgelse af blandt andet syns- og høreevne, før kørekort kan udstedes. Årsagen til de strengere krav for førere af køretøjer i gruppe 2 er, at denne gruppe omfatter store og tunge køretøjer, der oftest anvendes i erhvervsmæssigt øjemed.

En fjernelse af hørekraftet fra færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, vil gøre det muligt at fjerne de danske helbreds krav med de, der følger af EU's 3. kørekortdirektiv.

Der er allerede i dag mulighed for, at personer med nedsat eller manglende høreevne, kan få udstedt kørekort på baggrund af en udtalelse fra egen læge eller speciallæge, under hensyntagen til kompensationsmulighederne. Det er politiet der, efter høring af Styrelsen for Patientsikkerhed, træffer afgørelse om, om kørekort kan udstedes.

Sundhedsstyrelsens vejledning til vurdering af helbreds krav for førere af motorkøretøjer fastsætter de forhold, lægen skal lægge vægt på i forbindelse med denne udtalelse. Det følger heraf, at to monterede sidespejle på køretøjet er tilstrækkeligt til at kompensere for nedsat eller manglende hørelse hos føreren.

Det er allerede en betingelse for, at et motorkøretøj kan EU-typegodkendes, at køretøjet er udstyret med to sidespejle. Der eksisterer dog ikke nationalt regler om, at personbiler (kategori B) skal være monteret med to sidespejle. Det er praksis, at personbiler, der fra produktionen er udstyret med to

sidespejle, påbydes retablering i forbindelse med syn af køretøjet, såfremt det ene sidespejl i mellemtiden er afmonteret. Transport- og Bygningsministeriet vil ændre de nationale regler på området, således at der også efter dansk ret vil være krav om to sidespejle på personbiler, der er EU-typegodkendt med to sidespejle.

For motorcykler og stor knallert (kategorierne A, A1 og AM) er der i alle tilfælde krav om to monterede sidespejle på køretøjet.

På denne baggrund findes det ikke, at der vil være nævneværdige situationer, hvor en fører med nedsat eller manglende hørelse, ikke har den fornødne kompensationsmulighed.

Det er derfor Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at en ophævelse af hørekravet i færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2 ikke vil have negativ indvirkning på færdselssikkerheden.

### *3.3. Den foreslåede bestemmelse*

Lovforslaget ændrer færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, således at krav om tilstrækkelig høreevne i forbindelse med udstedelse af kørekort udgår af bestemmelsen.

Dette giver mulighed for en ændring af kørekortbekendtgørelsen, der betyder, at der fremadrettet ikke vil blive stillet krav om høreevne for personer, der ansøger om kørekort til køretøjer i kategorierne AM, A1, A2, A, B og B/E samt kørekort til traktor/motorredskab.

### *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget forventes at medføre en mindre administrativ lettelse for politiet, Styrelsen for Patientsikkerhed og kommunerne. Lettelsen er en følge af, at ansøgninger om udstedelse og fornyelse af kørekort for førere med nedsat eller manglende hørelse ikke længere vil skulle behandles ved Politiet og Styrelsen for Patientsikkerhed. Kommunerne vil i den forbindelse få en administrativ lettelse, da der i disse sager ikke vil skulle ske oversendelse til, eller korrespondance med, disse myndigheder.

Der er kun tale om en mindre del af den samlede mængde sager, der udgår som følge heraf. Det skyldes, at de sager hvori der indgår oplysninger om nedsat hørelse ofte vedrører ældre førere og dermed også ofte indeholder andre helbredsoplysninger.

Det forventes samlet set, at forslaget vil medvirke til en reduktion i sagsbehandlingstiden på kørekortområdet.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil medføre en administrativ lettelse for de borgere, der har nedsat eller manglende hørelse. Disse borgere vil fremover vil gennemgå en enklere procedure ved ansøgning om udstedelse eller fornyelse af kørekort, da der ikke kræves inddragelse af politiet og Styrelsen for Patientsikkerhed, ligesom der ikke kræves en særlig lægeudtalelse om høreevne.

Det ventes herudover, at lovforslaget vil medvirke til en lille reduktion i sagsbehandlingstiden i kørekortsager generelt.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Direktiv 2006/126/EF om kørekort ("3. kørekortdirektiv") fastsætter en række mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj.

Direktivet fastsætter alene krav om hørelse for gruppe 2-førere, og der er derfor ingen EU-retlige hindringer for at lade kravet udgå for så vidt angår gruppe 1-førere. Området vil fortsat være reguleret i kørekortbekendtgørelsen, der implementerer EU's 3. kørekortdirektiv.

## 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 21. september 2016 til den 12. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

*Østre og Vestre Landsret og samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Døves Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Seniorer, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Høreforeningen, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening,*

*Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Social- og Indenrigsministeriet, Styrelsen for Patientsikkerhed, Sundheds- og Ældreministeriet, Sundhedsstyrelsen, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv, Ældre Sagen.*

## 9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter   | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|---|-----------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Ingen   | Ingen                             |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Der vil ske en mindre administrativ lettelse for stat og kommuner som følge af, at sager om hørevne ikke skal behandles i politiets administrative centre og Styrelsen for Patientsikkerhed.  | Ingen                             |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                  | Ingen   | Ingen                             |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet              | Ingen   | Ingen                             |
| Miljømæssige konsekvenser                                  | Ingen   | Ingen                             |
| Administrative konsekvenser for borgerne                   | Borgere med nedsat hørelse fremover gennemgå en enklere procedure ved ansøgning om udstedelse eller fornyelse af kørekort.  | Ingen                             |
| Forholdet til EU-retten                                    | Minimumskrav til fysisk og psykisk egnethed til kørekort er harmoniseret på EU-niveau i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 126/2006 (3. kørekortdirektiv).<br>Da 3. kørekortdirektiv alene stiller krav om hørevne for gruppe 2-førere, vil forslaget ikke være i strid med de EU-retlige regler på området. |                                   |

## Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

### *Til § 1*

Efter Færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, er det et krav for udstedelse af kørekort, at føreren er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne. Hermed skal der foreligge en lægeundersøgelse af henholdsvis synsevne og høreevne, før kørekort kan udstedes.

Det foreslås, at lade krav til høreevne udgå af bestemmelsen. Der vil således ikke være særskilt krav i færdselsloven om, at alle førere skal have en tilstrækkelig hørelse. Det bliver hermed muligt for transport- og bygningsministeren at fastsætte bestemmelser om, at det kun er førere af visse køretøjskategorier, der skal have en tilstrækkeligt god høreevne.

Det foreslås herudover ikke, at bestemmelsen ændres. Kravene til at føreren skal have tilstrækkelig synsevne og den fornødne åndelige og legemlige førerlighed, vil også fremadrettet være gældende.

### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, for at de administrative lettelser for henholdsvis borgerne og det offentlige kan få virkning snarest muligt.

## **Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

### *Gældende formulering*

### *Lovforslaget*

#### **§ 1**

#### **§ 56. ---**

*Stk. 2, nr. 2*, er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt af den fornødne

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

I § 56, *stk. 2, nr. 2*, ændres ”syns- og høreevne”

åndelige og legemlige førlighed

til: ”synsevne”

*Stk. 3. ---*

## **§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse  
i Lovtidende.