



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

22. september 2025.

Vedr. j.nr. 2024-863254 - Høringssvar på bekendtgørelse om køreuddannelse og køreprøver:

Til en start er det svært at lave et høringssvar på en bekendtgørelse, hvor der er flere ubekendte. f.eks. Hvordan skal der skrives under i modulerne, hvordan kan man kontrollere tidsforbrug, kontrol af mørke kørsel osv. Modul planer udstedt af Færdselsstyrelsen, skal bruges i papirform eller digitalt, dog har man ikke taget højde for det i det nye bookingsystem.

Her er hvad Dansk Kørelærer-Union har til bekendtgørelsen:

§11 – Bør man ikke nedsætte antallet af kørelektioner, f.eks. ved at fjerne kravet om motorvej og mørkekørsel. Dette er et lige gyldigt krav, da eleverne har kørekort til personbil, og denne kategori C1 er bare i en stor varevogn.

§15 - Bør man ikke nedsætte antallet af kørelektioner, f. eks ved at fjerne motorvej, og mørkekørsel, dette er lige gyldigt da det bare er en stor personbil.

§21, stk 4 – I den nye bekendtgørelse bør vi tage hensyn til Bornholm. Det kræver en lovliggørelse af noget, som har en stor trafiksikkerhedsmæssig fordel, og som har været helt normalt i mange år, dog ulovligt i forhold til antallet af praktiske lektioner på en dag. Elever fra Bornholm er fritaget for at køre motorvej, men hvis vi skal kigge på trafiksikkerheden i deres undervisning. Så når de er på Sjælland for at tage det køretekniske kursus, så er det oplagt at give dem mulighed for, at udvide med 2 ekstra kørelektioner den dag.

§24 – 30 elever, er det plus eller inkl. 3 kontrollerende kursister, 2 til særlig køreundervisning og 3 der får repetitionslektioner. Eller er det 30 personer/ elever plus kørelæreren i teorilokalet. Måske skulle man ikke sætte krav til antallet.

§30, stk. 3. – Radioanlæg med håndfri betjening, kan for en motorcykelkørelærer være problematisk, da der er forsinkelse på kontakten til eleverne, derfor skal der indskrives mulighed for at brug en håndholdt mikrofon. Radioen skal være sat fast i bilen, og håndholdt mikrofon kan benyttes. Den forsinkelse der er på en håndfri mikrofon, kan være forskellen mellem liv og død.

§34, punkt 5 – Repetition er ikke kun muligt efter en ikke bestået praktisk prøve.

§41, stk. 4. – Andet egnet legitimation, kunne man lade kørelæreren være egnet legitimation?

§58 – hvorfor er prisen kr. 1450,- for en ophævelse af kode 78, det er kun en praktisk køreprøve.

Med venlig hilsen

Dansk Kørelærer-Union
Bent Grue

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 22. 09 2025

Vedrørende sagsnr.: 2024-863254

Høringssvar vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver

Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier har ingen bemærkninger til ovenstående høring.

På vegne af Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier

Katrine Laubjerg
Konsulent - VEU

DEKRA Danmark
København, Danmark
22. September 2025

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Ann Katrine Flugt Petersen / Frederik Land
(j.nr. 2024-863254)

Høringssvar – Udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver

DEKRA Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver. Vi støtter overordnet intentionerne om modulopbygning, øget fleksibilitet og bedre udnyttelse af didaktiske virkemidler. Med afsæt i udkastets §§ 22–25 og høringsbrevet ønsker vi at anbefale følgende justeringer.

1) § 24 – Loft for elevtal pr. teorihold (ændring fra 30 til 32 elever)

Gældende udkast: § 24, stk. 1 fastsætter, at en kørelærer højst må undervise 30 elever ad gangen i teoriundervisning. Høringsbrevet uddyber, at formålet er at understøtte dialogbaseret undervisning og holdningsbearbejdning.

DEKRAs forslag:

Ændr § 24, stk. 1 til: "En kørelærer må højst undervise 32 elever ad gangen."

Begrundelse: På EU-kvalifikationsgrunduddannelsen, hvor Færdselsstyrelsen også er myndighed, gennemføres førstehjælp og øvrige faglige elementer i hold af op til 32 kursister uden at gå på kompromis med dialog og læringsudbytte. I praksis er det pædagogisk fuldt forsvarligt at gennemføre dialogbaseret teoriundervisning for 32 deltagere, når der arbejdes systematisk med spørgeteknik, makker-/gruppearbejde og struktureret feedback. En harmonisering til 32 elever vil også lette planlægningen, da mange AMU-/EU-hold i forvejen dimensioneres til 32. Den foreslåede justering fastholder intentionen om dialog og holdningsbearbejdning, samtidig med at den skaber bedre kapacitetsudnyttelse.

Foreslået lovtæst (konkret):

§ 24, stk. 1: "En kørelærer må højst undervise 32 elever ad gangen."

2) § 23 – Minimumsantal undervisningsdage for C, D og C/E–D/E (justering ift. 8-lektionsreglen)

Gældende udkast: § 22 hæver loftet pr. undervisningsdag til 8 lektioner. Samtidig fastsætter § 23 minimumsantal undervisningsdage.

DEKRAs forslag:

Tilpas minimumsdagene for kategorierne C, D og C/E–D/E, så de afspejler, at uddannelsen nu kan planlægges med op til 8 lektioner pr. dag. Vi foreslår følgende konkrete ændringer (afgrænset til de nævnte kategorier, uændret for C1/D1 mv.):

- § 23, stk. 2 (for C og D): ændres fra 12 til 8 undervisningsdage.
- § 23, stk. 3 (for C/E): ændres fra 10 til 7 undervisningsdage.
- § 23, stk. 4 (for D/E): ændres fra 7 til 6 undervisningsdage.

Begrundelse: Når det lovlige daglige lektionsomfang øges fra 6 til 8 ($\approx +33\%$), kan uddannelsens obligatoriske stof gennemføres på færre dage uden at reducere det samlede antal lektioner. De foreslåede tal svarer til en forholdsmæssig reduktion (ca. 25-30 %) og skaber realiserbar fleksibilitet i planlægningen, herunder bedre koordinering med værksteds-/øvelsesfaciliteter og prøveterminer – alt sammen uden at ændre på mindstekravene til det samlede lektionsantal eller kvalitetsniveau. Dette er i tråd med høringsbrevets målsætning om øget fleksibilitet.

Foreslået lovtekst (konkret):

- § 23, stk. 2 (kun for C og D): "... skal strække sig over mindst 8 undervisningsdage."
- § 23, stk. 3 (kun for C/E): "... skal strække sig over mindst 7 undervisningsdage."
- § 23, stk. 4 (kun for D/E): "... skal strække sig over mindst 6 undervisningsdage."

3) § 25 – Selvstudium for C, D og C/E–D/E (forøgelse til 6 lektioner)

Gældende udkast: § 25, stk. 5 fastsætter, at selvstudium ikke kan udgøre mere end 4 lektioner for bl.a. C, D, C/E og D/E.

DEKRAs forslag:

Hæv rammerne for selvstudium for kategorierne C, D og C/E–D/E til 6 lektioner. Samtidig kan loftet på 4 lektioner bevares uændret for kategori B.

Begrundelse: Elever til tunge kategorier har allerede bestået kategori B og besidder både repetitionsviden om lovstof og trafikal kompetence fra motorkøretøjer. Dette gør det didaktisk forsvarligt at flytte mere af det rent teoretiske repetitionsindhold til struktureret selvstudium med efterfølgende kontrol af målopfyldelse, jf. § 25, stk. 3 (kørelærers forpligtelse til at sikre indlæring). Den foreslåede justering styrker differentieret tilrettelæggelse uden at ændre på læringsmål.

Foreslået lovtekst (konkret):

§ 25, stk. 5 (1. pkt.) ændres til: "Selvstudium kan ikke udgøre mere end 6 lektioner i køreuddannelsen for kategorierne C, D, C/E og D/E."

4) § 33 – Anvendelse af modulplanen: digital adgang og API-grænseflader

DEKRAs forslag:

Indfør en tydelig digital ramme i § 33, så modulplanen stilles til rådighed digitalt med dokumenterede API-grænseflader, så skolerne kan integrere deres planlægningssystemer direkte med Færdselsstyrelsens database uden analoge og manuelle processer.

Begrundelse: Analoge og manuelle arbejdsgange øger fejlrisikoen, er ufleksible og strider imod statens digitaliseringsambition. En digital modulplan med åbne API'er muliggør datakvalitet, sporbarhed og en ensartet praksis på tværs af skoler – samtidig med at de skoler, der allerede anvender digitale værktøjer, kan fortsætte det effektive og kvalitetssikrede driftsarbejde.

Foreslået lovtekst (konkret – eksempel):

§ 33, stk. 1 (ny): "Færdselsstyrelsen stiller modulplanen til rådighed i et digitalt format samt via dokumenterede API-grænseflader."

§ 33, stk. 2 (ny): "Uddannelsesinstitutioner kan gennem egne digitale planlægningssystemer indberette og synkronisere oplysninger om modulplan, lektionsplan, ændringer og gennemførelse. Indberetninger sidestilles med manuelt indsendt materiale, når de opfylder styrelsens datastandarder."

§ 33, stk. 3 (ny): "Indtil Færdselsstyrelsens digitale løsning er etableret og i stabil drift, kan skolerne anvende deres egne digitale løsninger. Skoler der anvender analoge lektionsplaner, skal anvende Færdselsstyrelsens analoge modulplan."

§ 33, stk. 4 (ny): "Færdselsstyrelsen fastsætter og offentliggør tekniske og organisatoriske krav til datafelter, udvekslingsformat (åbne standarder), sikkerhed, logning, tilgængelighed (WCAG) og databeskyttelse (herunder databehandleraftale). Kravene skal sikre versionsstyring og fuld sporbarhed."

§ 33, stk. 5 (ny): "API-adgangen skal understøtte 'once-only'-princippet samt interoperabilitet til uddannelsessektorens systemer".

§ 33, stk. 6 (ny): "Bestemmelserne i stk. 1-5 træder i kraft senest 12 måneder efter bekendtgørelsens ikrafttræden. Færdselsstyrelsen kan fastsætte en trinvis udrulningsplan."

5) Hjemmel til afprøvning og anvendelse af simulator til visse kørelektioner (ny bestemmelse)

Gældende udkast: Der er ingen udtrykkelig hjemmel i §§ 22–25 til at lade simulatorlektioner erstatte dele af den praktiske køreundervisning. § 22 regulerer bl.a. maks. lektionsantal pr. dag og fordeling mellem teori/praktik.

DEKRAs forslag:

Indfør en forsøgs- og rammebestemmelse i kapitel 1 (fx som ny § 22 a eller som nyt stk. i § 22), der giver Færdselsstyrelsen hjemmel til at godkende, at visse praktiske kørelektioner kan erstattes af simulatorlektioner efter ækvivalensprincip – eksempelvis ”2 fysiske kørelektioner kan erstattes af 4 simulatorlektioner”, når læringsmålene, kvaliteten og dokumentationen er opfyldt.

Begrundelse: På EU-kvalifikationen er simulator allerede et accepteret læringsværktøj under Færdselsstyrelsens myndighedsområde. Et kontrolleret rammesæt (godkendte simulatorstandarder, læringsmål, datalogning/rapporter og instruktørkrav) vil muliggøre sikker træning af sjældne højrisikosituationer, som f.eks. isglatte veje, dyr på vejen, højresvingsulykker m.fl. Det vil styrke effektiviteten og skalérbarhed samt dokumentere kompetenceopnåelse – uden at kompromittere den udslagsgivende del af praktisk kørsel i trafikken.

Afslutning

Forslagene ovenfor harmonerer efter vores vurdering med statens ønske om digitalisering, samt bekendtgørelsens formål om fleksibilitet, kvalitet og gennemsikuelighed og tager afsæt i de allerede foreslåede ændringer om 8 lektioner pr. undervisningsdag samt den foreslåede generelle ramme for køreuddannelserne.

DEKRA Danmark står naturligvis til rådighed for uddybning, herunder for pilotafprøvning og udvikling af kvalitetssikringsmodel for simulatorbaseret undervisning.

Med venlig hilsen

DEKRA Danmark
Casper Kirkemoe
Projektchef
3163 2085
Casper.kirkemoe@dekra.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sagsnr.: 2024-863254
info@fstyr.dk
Cc
akpf@fstyr.dk
frla@fstyr.dk

JUUL Danmark
Abildgårdsvej 14
4000 Roskilde

Roskilde den. 16. september 2025

Vedrørende: Udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver Sagsnr.: 2024-863254

Hermed indgives høringsvar fra **JUUL Danmark** til ovennævnte bekendtgørelsesudkast.

Vi vil gerne indledningsvis takke for muligheden for at afgive høringsvar. Det giver os anledning til at gøre vores synspunkter gældende og samtidig bibringe med faktuel og vigtig viden om, hvordan vi som erhvervsskole og AMU-center oplever de gældende regler i praksis.

Vi erfarer i udkastet, at antallet af daglige undervisningslektioner opsættes til otte. Det vurderer vi som en positiv ændring, der uden tvivl vil gøre fleksibiliteten i forløbene bedre.

§ 22. For kategori B/E, C1, C, D1, D, C1/E, C/E, D1/E og D/E må undervisningen på samme undervisningsdag højst bestå af 86 lektioner af 45 minutter, hvoraf praktisk køreundervisning højst må udgøre 3 lektioner af 45 minutter og må højst omfatte 4 lektioner af 45 minutter i teorilokale og 2 lektioner af 45 minutter i praktisk køreundervisning, jf. dog, stk. 2 og 3-4.

Det fremgår dog samtidig, at kravet til et fastsat minimumsantal undervisningsdage ikke justeres i overensstemmelse hermed. Dette vil i praksis arbejde imod den fleksibilitet, som intentionen med de otte daglige lektioner netop søger at understøtte.

Vi anbefaler derfor, at kravet til mindste antal undervisningsdage tilpasses, så der skabes bedre overensstemmelse mellem de pædagogiske rammer og den praktiske tilrettelæggelse på erhvervsskoler og AMU-centre.

§ 23 – Krav til undervisningsdage

I bekendtgørelsesudkastet er der fastholdt følgende minimumsvarigheder:

- **A1, A2, A og B:** mindst 14 undervisningsdage
- **C1, C, D1 og D:** mindst 12 undervisningsdage
- **AM og C/E:** mindst 10 undervisningsdage
- **C1/E, D1/E og D/E:** mindst 7 undervisningsdage

JUUL Danmark vurderer, at kravene ikke harmonerer med den praksis og struktur, som allerede er etableret i AMU-systemet og på erhvervsskolerne. Vi foreslår derfor følgende justering:

- **C1, C, D1, D og C/E:** mindst 8 undervisningsdage
- **C1/E, D1/E og D/E:** mindst 4 undervisningsdage

Begrundelse:

Langt hovedparten af uddannelserne inden for disse kategorier udbydes på landets AMU-centre og erhvervsskoler. For eksempel udbydes **kategori C og D** i kursusvarigheder på 6 uger, hvor kørekortet erhverves parallelt med den lovpligtige EU-kvalifikation. Fordelingen er her:

- 2 uger (10 kalenderdage) til kørekortundervisningen
- 4 uger (140 lektioner) til EU-kvalifikationen jf. BEK nr. 412 af 25/04/2023

Dette betyder, at der reelt er **ti dage til rådighed til kørekortundervisningen**, og kravene om tolv undervisningsdage harmonerer derfor ikke med rammerne.

Derudover er der i praksis knyttet stramme tidsfrister til forhåndsreservering af køreprøver, som skolerne nødvendigvis må benytte sig af, for at kunne færdiggøre deltagere indenfor tidsrammen. Færdselsstyrelsen fastsætter en grænse på fem hverdage inden kl. 12.00 for booking, hvilket reelt giver minimum fem dage mellem bestået teori og booking af praktisk prøve. Når dette kombineres med behovet for kontinuitet i undervisningen, fremstår **otte undervisningsdage** som et rimeligt og realistisk minimum.

For **kategori D/E og C1/E** er der i AMU-systemet afsat ti dage til hele kørekortuddannelsen. Uden mulighed for fleksibel kombination med EU-kvalifikationen vurderes et minimum på **fire dage** som nødvendigt.

§ 33 – Modulplaner

Bekendtgørelsesudkastet angiver, at Færdselsstyrelsens modulplan skal anvendes ved undervisning til en række kørekortkategorier (AM, A1, A2, A, B, C1, C, D1, D, B/E, C1/E, C/E, D1/E, D/E samt B+).

JUUL Erhvervsskole efterlyser en **præcisering af modulplanens status**:

- Er der tale om et reelt krav, eller blot en anbefaling?
- Hvilke konsekvenser vil dette få for de skoler, der allerede anvender egne systemer til registrering af undervisningen?

Flere erhvervsskoler og AMU-centre har udviklet og implementeret digitale systemer, som er tilpasset gældende regler og pædagogiske behov. Et obligatorisk krav om anvendelse af en standardiseret modulplan vil derfor medføre unødvendige omkostninger og administrative byrder.

Bilag 1 – Bestemmelser for køretøjer til øvelseskørsel og praktisk prøve (kategori C)

I udkastets Bilag 1 stilles der en række krav til de køretøjer, der skal anvendes ved øvelseskørsel og praktisk prøve for kategori C. Vi ønsker særligt at fremhæve følgende bestemmelse:

"Lastbilen skal desuden have ABS-bremser, et transmissionssystem, der tillader føreren at vælge gear manuelt, og takografudstyr i henhold til forordning (EU) 165/2014."

Denne formulering fremstår uklar i praksis og giver anledning til tvivl. Vi efterspørger derfor en tydeliggørelse af, hvad der konkret menes med "et transmissionssystem, der tillader føreren at vælge gear manuelt."

Hvis der henvises til traditionelle manuelle gearkasser, er kravet klart. Der ønskes en præcisering heraf.

Opsamling

Sammenfattende peger JUUL Danmark på behovet for justeringer af kravene til undervisningsdage, en tydelig afklaring af modulplanens bindende karakter samt en præcisering af kravet til kategori C (Lastbil). Disse tilpasninger vil sikre større sammenhæng mellem reglerne og den eksisterende praksis på AMU-området og erhvervsskolerne. Vi værdsætter muligheden for at bidrage til høringsprocessen og håber, at vores input kan understøtte et konstruktivt og fremadrettet arbejde med reglerne. Skulle der opstå spørgsmål, står vi naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Jesper Henriksen
Uddannelseschef

JUUL Danmark
Abildgårdsvej 14
4000 Roskilde



Hørings svar fra KL - Fornyet høring over udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver

Færdselsstyrelsen har den 5. september 2025 sendt en fornyet høring over udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver og anmodet om KL's bemærkninger.

Bekendtgørelsesudkastet adskiller reglerne for køreuddannelser samt køreprøver fra kørekortbekendtgørelsen og indfører en række ændringer og præciseringer ift. undervisningen af køreelever.

KL har ikke noget at bemærke til selve udkastet, men hæfter sig ved, at det økonomiske estimat for konsekvenserne ved §47 ikke indgår i det nye høringsbrev, da aftalen mellem KL og Færdselsstyrelsen er at foretage en samlet økonomisk DUT-høring for hele kørekortområdet. I denne sammenhæng ønsker vi at understrege vores ønske om til den forestående samlede økonomiske DUT-høring at få besvaret de spørgsmål, vi fremsendte til Færdselsstyrelsen via mail d. 19. maj 2025, i forbindelse med den sidste høringsrunde.

Spørgsmålene er for god ordens skyld gentaget nedenfor:

1. Færdselsstyrelsen har i fremsendte lagt til grund, for mod-DUT estimatet på 300.000 kr. varigt, at antallet af berammede teoriprøver er 154.522. Hertil ønsker KL at få oplyst nærværende niveau, årligt for perioden 2020-2023, samt hvordan Færdselsstyrelsen når frem til dette tal.
2. Endvidere vil KL gerne have uddybet, om det er alle typer af kørekort erhvervelser, herunder bl.a. generhvervelse af kørekort og ombytning af kørekort, der kræver en mere omfattende proces med differencerede regler, der kræver kontrol fra Borgerservice, som omfattes af det nye DUT-estimat? Dertil er der løbende behov for at lave stikprøvekontroller og opslag i analoge blanketter, som kan få indflydelse på det omfattede ekspeditionsskridt.
3. KL stiller sig undrende overfor, at nærværende økonomiske høring ikke kontekstualiserer den kommende digitale transformation, kørekortområdet er i gang med. KL lægger derfor op til, at dialogen med Færdselsstyrelsen om DUT på kørekortområdet løftes i én samlet DUT-sag samt udsættes til, at

Dato: 22. september 2025

Sags ID: SAG-2025-03642
Dok. ID: 3617000

E-mail: MMBL@kl.dk
Direkte: 3370 3165

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



Færdselsstyrelsen i højere grad har det fulde billede af, hvordan og i hvilket omfang mekanismerne i digitaliseringen i sidste ende vil påvirke den samlede kommunale sagsbehandling på området.

Med venlig hilsen

Pia Færch
Kontorchef

Dato: 22. september 2025

Sags ID: SAG-2025-03642
Dok. ID: 3617000

E-mail: MMBL@kl.dk
Direkte: 3370 3165

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2

Fra: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>

Sendt: 8. september 2025 11:25

Til: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Emne: SV: Fornyet høring over udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver - sagsnr.: 2024-863254

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gurli Locht Christensen

Uddannelsessekretær

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700

Tlf. direkte: 81454517

E-mail: GLC@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.