

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Kontor <kontor@mff-dk.dk>  
**Sendt:** 2. maj 2017 09:49  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen bemærkninger til denne høring.

Med venlig hilsen

Hugo Rasmussen

**Projektkoordinator MFF ApS**

CVR.38023969 Bank: Nordea. 2558 4390867684

[www.mff-dk.dk](http://www.mff-dk.dk) [www.wrooom.dk](http://www.wrooom.dk) [www.sikkerpå2hjul.dk](http://www.sikkerpå2hjul.dk)

Tlf. 36 16 08 66

MFF ApS er et selskab 100 % ejet af Motorcykel Forhandler Foreningen.

En forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omlattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

**Fra:** no-reply@fstyr.dk [mailto:no-reply@fstyr.dk]

**Sendt:** 2. maj 2017 08:49

**Til:** kontor@mff-dk.dk

**Emne:** Færdselsstyrelsens nyhedsbrev

Kan du ikke se e-mailen i din e-mail klient? - [Klik her for en online version.](#)



→ [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

→ [Afmeld nyhedsbrev](#)

## Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

02.05.2017 | Kørekort

Færdselsstyrelsen sendte den 1. maj et udkast til en ny kørekortbekendtgørelse i høring, som blandt andet ændrer reglerne for kørekort til ældre og ændrer bekendtgørelsens bilag 2 om mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Der er høringsfrist den 29. maj 2017.

Udkastet er i væsentligt omfang en videreførelse af gældende regulering. Der er derfor tale om en sammenskrivning af den nuværende hovedbekendtgørelse og de efterfølgende ændringsbekendtgørelser.

Udkastet indeholder derudover konsekvensændringer, der følger af forslag til lov om ændring af færdselsloven om ophævelse af regler om gyldighedstid for kørekort til ældre, som forventes fremsat i foråret 2017. Med ændringen vil ældre fremover være omfattet af den almindelige gyldighedsperiode på 15 år ved kørekort til "gruppe 1-køretøjer" (almindelig bil, knallert og motorcykel).

Ændringerne i udkastet, som udspringer af lovforslaget, vil kun blive gennemført under forudsætning af, at lovforslaget bliver vedtaget i Folketinget.

Med udkastet ændres bekendtgørelsens bilag 2 om "Mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort" i forhold til en række sygdomme. Afsnittet om hjerte- og karsygdomme er nyaffattet som følge af implementering af Kommissionens direktiv 2016/1106/EU af 7. juli 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF. Derudover er direktivet implementeret i afsnittet om diabetes, hvilket vil gøre det nemmere for visse personer, der lider af recidiverende alvorlig hypoglykæmi at få udstedt og fornyet kørekort. Derudover er reglerne for syn og epilepsi ændret for at bringe de danske regler i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort med senere ændringer.

I udkastet er en række bestemmelser blevet ændret som følge af ressortændringen i 2015, hvor en række opgaver på kørekortområdet blev flyttet fra Justitsministeriet til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og enkelte bestemmelser er ændret for at bringe de danske regler i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort med senere ændringer.

Fristen for at fremsende bemærkninger til udkast til bekendtgørelsen er **den 29. maj 2017**.

Eventuelle bemærkninger fremsendes til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) med cc til [krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)

[Læs nyheden »](#)

#### Genveje til fstyr.dk

- Find synshal
- Syn af køretøj
- Kørekort
- Krav til køretøj
- Sikkerhedsudstyr
- Køre- og hviletid

#### Nyttig information

- Presse
- Nyhedsarkiv
- Om Færdselsstyrelsen

**Færdselsstyrelsen**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Tlf. 7221 8899  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

*Færdselsstyrelsen er en del af  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

 **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**  
Danmarks Trafik-, Bygge- og Boligstyrelse

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Jan Hempel <Jan.Hempel@politiforbundet.dk>  
**Sendt:** 2. maj 2017 12:02  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort  
**Vedhæftede filer:** Udkast til bekendtgørelse om kørekort.PDF; Høringsbrev.PDF; Høringsliste.PDF

**Til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.**

Politiforbundet har ingen bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Politiforbundets jr.nr. 2017-00342.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

**Jan Hempel**  
Forbundssekretær



H.C. Andersens Boulevard 38  
DK-1553 København V

Tlf. +45 3345 5900  
E-mail [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)

**Fra:** Kristina Mortensen [<mailto:krmo@fstyr.dk>]  
**Sendt:** 1. maj 2017 15:56  
**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Til høringsparterne

Se venligst vedlagt høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Med venlig hilsen

Kristina Mortensen  
Specialkonsulent



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Vestre Landsret  
Præsidenten



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

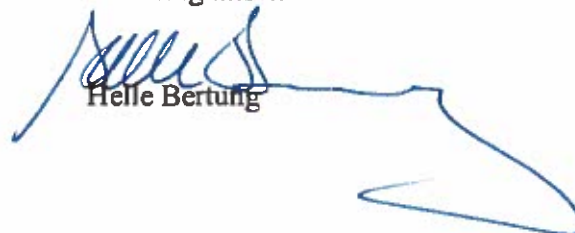
Sendt pr. mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og [krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)

J.nr. 40A-VL-38-17  
Den 03/05-2017

Færdselsstyrelsen har ved brev af 1. maj 2017 (sagsnr. TS 2100101-00015) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen



Helle Bertung

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>  
**Sendt:** 4. maj 2017 08:37  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** 2100101-00015; Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen  
Juridisk chef, Advokat

Mobil +45 8877 2264  
Mail [jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)

Dansk Bilbrancheråd  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup  
Tel +45 4399 6633  
[www.dbr.dk](http://www.dbr.dk)

*Sikker e-mail kan sendes til cvr.  
nr. 53 38 44 12*

*Isen*

Østre Landsret  
Præsidenten



Den 3 MAJ 2017  
J.nr. 40A-ØL-37-17  
Init: cr

Færdselsstyrelsen  
Sendt pr. mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og [krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)

Færdselsstyrelsen har ved brev af 1. maj 2017 (Sagsnr. TS 2100101-00015) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

  
Bent Carlsen

  
Ellen Busck-Porsbo



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv 25  
1450 København K.  
Tlf. 99 68 70 15  
CVR 21 65 95 09  
[administration.kbh@domstol.dk](mailto:administration.kbh@domstol.dk)  
J. nr. 9099.2017.35

Den 4. maj 2017

Ved en mail af 1. maj 2017 har Færdselsstyrelsen anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at udkastet ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til J.nr. TS 2100101-00015.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen



## Kristina Mortensen

---

**Fra:** OHN002@politi.dk  
**Sendt:** 23. maj 2017 11:04  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** Høringssvar fra Landsforeningen for Køreprøvesagkyndige  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar til færdselstyrelsen.DOC

Høringssvar vedhæftet.

Med venlig hilsen

Formand,

Orla Hougaard Nøhr  
Køreprøvesagkyndig  
Sønderborg/Færdsel

SYD- OG SØNDERJYLLANDS **POLITI**

Mobil +45 72 58 44 26  
Email [ohn002@politi.dk](mailto:ohn002@politi.dk)  
Web [www.politi.dk/sydsoenderjylland](http://www.politi.dk/sydsoenderjylland)

Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

Tlf.: + 45 4178 1760

Tlf.: + 45 7221 8899

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

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

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

## **Til Færdselsstyrelsen**

### **Høringssvar vedr. udkast til ny kørekortbekendtgørelse.**

#### **Ad: Fornyelse af kørekort**

For at have retten til at erhverve kørekort skal man jfr. § 30 have den nødvendige åndelige og legemlige førlighed for at kunne erhverve kørekort og vurderingen heraf sker på grundlag af en lægeerklæring for alle kategoriers vedkommende.

At der nu lægges op til afskaffelse af kravet om lægeerklæring for 75-årige ved fornyelser af de "små" kategorier og samtidig en uændret længde på fornyelsesperioden (15 år) vil efter vores mening være til skade for færdselssikkerheden.

Minister og folketing har fokus på færdselssikkerhed og derfor er det ikke kun det faktum, at vi lever længere og er fysisk bedre op i alderen, man må tage i betragtning.

For det er også et faktum, at en større eller mindre procentdel af hver årgang bliver demente i et omfang, som fratager dem evnerne til at føre bil på betryggende vis og med den højere levealder bliver der flere i de høje aldersgrupper og som følge heraf vil antallet af demente også stige kraftigt.

Vi har tidligere mødt den påstand, at man ikke har kunnet finde nogen statistisk synlig ændring som følge af indførelsen af obligatorisk demenstest hos en læge og det kan da meget vel være tilfældet – til har vi kun at sige – så har de statiske indberetninger ikke være fyldestgørende eller også er der ikke blevet indberettet rigtigt fra politiets side – og det er vel ikke helt utænkeligt.

Vi, der til dagligt afholder VHK-tests med de demente og oplever hvorledes en demenssygdom nogle gange kan påvirke evnerne til at køre bil, får gåsehud ved tanken om, at disse personen nu ikke bliver mødt af en læge og nogle tests, som kan fange dem.

Afskaffelsen vil sikkert glæde mange, men mange af disse vil måske også ved eftertanke huske et nært familiemedlem, for hvem bilkørsel endte i en tragisk ulykke, der burde være forhindret. Den opgave kan ikke igen overlades til familie, tilfældige lægebesøg i anden anledning eller vores patruljer - de kan ikke løse denne opgave.

Vi finder også kontrasten mellem de små og store kategorier vældig stor – fra ingen lægeerklæring ved udløb af gyldighedsperiode uanset alder contra hver 5 år fra starten af – så stor, at logikken går tabt.

#### **Ad: Bilag V**

Der fungere tidligere en bredt sammensat styregruppe ved Rigspolitiet under formandskab af Mads Mazanti Hansen, heri både kørelærerenunion, køreprøvesagkyndige og uddannelsesinstitutioner.

Seneste revision af bilag V m.h.t. krav til køretøjerne skete naturligt ved ændringerne af kategorierne i forbindelse med indførslen af 3. kørekortdirektiv.

Her fastsattes kravet til trailerens faktiske vægt i et B+ vogntog til 800 kg. Hvilket var 450 kg. under det tidligere gældende krav på 1250 kg, som da gjaldt alle vogntog >3500 kg.

Det fandt vi rimelig ud fra det faktum, at der nu var en øvre grænse på samlet vægt på max 4250 kg for det samlede vogntog.

Derimod var der fuld konsensus vedr. vogntog > 4250 kg op til 7500 kg om at vægtkravet ikke kunne reduceres, hvis der bare skulle ske en nogenlunde tilstrækkelig læring i forhold til bremsning, svingning, igangsætning og acceleration.

Vi mener, at daværende styregruppe med kravet om faktisk vægt på 1250 kg på trailere til BE har afbalanceret det fornuftigt i forhold til indlæring/færdselssikkerhed contra miljø o. lign.



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Sendt pr. mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og [krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)

23-05-2017

Dir. tlf.  
+4545270713

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
517-6117

Ref: DBL/

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort, j.nr. TS 2100101-00015**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.

I udkastet foreslås det, at ændre vægtrakravet for bil med tilkoblet påhængskøretøj (B/E) ved øvelses- og prøvekørsel, således at mindstekravet til påhængskøretøjets faktiske totalvægt ændres fra 1250 kg til 800 kg.

På den ene side vil den foreslåede ændring betyde en miljømæssig gevinst, da højere vægt på påhængskøretøjet alt andet lige medfører større brændstofforbrug.

På den anden side tilsiger hensynet til læringen og vurderingsgrundlaget ved den praktiske prøve, at påhængskøretøjets vægt så vidt muligt bør afspejle de faktiske forhold, som den særlige kørekortskategori giver adgang til, og ved kørsel herunder bl.a. igangsætning vil vægten på påhængskøretøjet alt andet lige udgøre en praktisk forskel.

Det nuværende vægtrakrav er så vidt det er FDM bekendt fremkommet efter grundige trafiksikkerhedsmæssige overvejelser. FDM opfordrer til, at man i forbindelse med den foreslåede ændring nøje overvejer ændringens konsekvenser.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>  
**Sendt:** 24. maj 2017 10:25  
**Til:** Færdselsstyrelsen; Kristina Mortensen  
**Emne:** J.nr.: TS 2100101-00015 Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort  
**Vedhæftede filer:** Udkast til bekendtgørelse om kørekort.PDF; Høringsbrev.PDF; Høringsliste.PDF

Til Færdselsstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligministeriet

Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til den fremsendte høring.

*'Fra oktober 2015 skal al regulering med direkte konsekvenser for erhvervslivet jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger træde i kraft på en af to fælles ikrafttrædelsesdatoer hhv. 1. januar og 1. juli.'*

Med venlig hilsen  
Emilie Friberg

---

**Fra:** Kristina Mortensen [<mailto:krmo@fstyr.dk>]  
**Sendt:** 1. maj 2017 15:56  
**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Til høringsparterne

Se venligst vedlagt høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Med venlig hilsen

Kristina Mortensen  
Specialkonsulent



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

# DANSK KØRELÆRER-UNION

Hovedorganisation for Danmarks Kørelærere

Tilsluttet »Nordisk Trafikskoleunion« og »Europäische Fahrlehrer Association e. V.«



Til  
Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

24. maj 2017  
RA/aj

## Vedr.: Høringssvar vedrørende udkast til ændring af bekendtgørelse om kørekort

Dansk Kørelærer-Union (DKU) skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til udkastet til ændring til bekendtgørelse om kørekort.

### § 3.

Stk. 4. Ansøgning om kørekort, bortset fra ansøgning om kørekort til lille knallert, skal endvidere vedlægges en lægeattest, der opfylder kravene i § 31, og et kursusbevis for gennemført kursus i færdselsrelateret førstehjælp, jf. § 36

### Ændring

Stk. 4 bør ændres, således at Kursusbevis for færdselsrelateret førstehjælp kan kontrolleres af kommunen ved opslag på nettet.

### Begrundelse

Med baggrund i et overordnet ønske om større digitalisering af kørekortområdet, virker det utilfredsstillende, at kursusbeviset kræves vedlagt ansøgningen, idet Borgerservice har mulighed for, at kontrollere dette på Dansk Førstehjælpsråds hjemmeside.

Såfremt ovenstående ikke efterkommes, anbefales det, at ordlyden ændres fra vedlagt til forevist, idet dette vil bevirke unødige kopier til vedlæggelse.

### § 41.

Stk. 3. Ansøgere, der i løbet af køreuddannelsesperioden er fraværende i højst 4 lektioner af 45 minutters varighed i teorilokale (teoretiske emner), kan på særlige vilkår selv gennemgå de manglende emner ved selvstudium. Betingelserne herfor fremgår af afsnit VI i bilag 4.

### Ændring

Stk. 3 bør tilføjes, at det ikke er muligt at foretage selvstudie i forbindelse med erhvervelse af kørekort til kategori BE

### Begrundelse

DKU er desværre bekendt med en omfattende misfortolkning og dermed misbrug af muligheden for selvstudie, på op til 4 lektioner i køreuddannelsen. Det har aldrig været intentionen, at det fulde antal teoretiske lektioner skulle kunne tages ved selvstudie, som tilfældet er ved BE, idet det obligatoriske antal teoretiske lektioner netop er 4.

#### § 43.

##### Ændring

Antallet af obligatoriske i teorilokalet ændres til 32 for kategorierne A1, A2, A og B.

##### Begrundelse

Undervisningsplanerne til de ovennævnte kategorier er de senere år blevet tilføjet et ikke uvæsentligt øget pensum i holdning- og adfærdslæring, men antallet af obligatoriske lektioner er ikke tilsvarende blevet øget.

Det er DKU's opfattelse, at især undervisning i holdning og adfærd har en afgørende betydning for færdselssikkerheden og derfor bør antallet af lektioner opdateres til det indførte øgede pensum.

#### § 44

Stk. 8. Kørelæreren skal opbevare lektionsplanen i mindst to år efter afslutningen af køreuddannelsesperioden. Tilsvarende gælder for en digital lektionsplans log.

##### Ændring

Opbevaringspligten ændres til 5 år

##### Begrundelse

Da lektionsplanen er omfattet af kravet om opbevaring af regnskabsmateriale i 5 år, bør bekendtgørelsen om kørekort bringes i overensstemmelse dermed.

§ 61. Teoriprøve til kategorierne AM, A1, A2, A og B kan først berammes, når undervisning i kørsel på lukket øvelsesplads er gennemført, og den kørelærer, der har foretaget undervisningen af ansøgeren, med sin underskrift på ansøgningsblanketten har bekræftet, hvor og hvornår undervisningen har fundet sted, jf. § 63.

##### Ændring

Denne paragraf udtages af bekendtgørelsen.

##### Begrundelse

Der er ingen, der i dag kan begrunde denne administrative begrænsning, hvilken derfor udelukkende tjener til forsinkelse af muligheden for indlevering og godkendelse af ansøgerens mulighed for, at erhverve kørekort vedrørende de helbredsmæssige forhold. Dette kan betyde, at eleven påføres omkostninger til undervisning, for efterfølgende at blive bekendt med, at det ikke er muligt at erhverve kørekortet. DKU har gentagne gange påpeget dette forhold.

#### § 105.

Stk. 2. Er kørselsforbud pålagt som følge af spirituskørsel, herunder promillekørsel efter de regler, der var gældende herom før den 1. september 2005, jf. færdselslovens § 60 c, stk. 2, skal ansøgningen som dokumentation for gennemført kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) vedlægges et kursusbevis. Hvis ansøgeren har gennemført et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus), vedlægges i stedet et A/T-kursusbevis som dokumentation for gennemført A/T-kursus. § 55, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for A/T-kursusbeviser. I øvrige tilfælde skal ansøgningen som dokumentation for gennemført særlig køreundervisning vedlægges erklæring, jf. § 45, og den anvendte lektionsplan.

#### **Ændring**

Regelsættet bør ændres således, at det er muligt, at indgive ansøgning om kørekort uden den særlige køreundervisning er gennemført, således at forvaltningen bringes i overensstemmelse med øvrige kategorier.

#### **Begrundelse**

De nuværende regler har meget stor indvirkning på kørselsforbuddets varighed, især i de perioder, hvor der er meget lange ventetider på køreprøver, hvilket er en urimelig yderligere ikke tiltænkt sanktion.

#### **Bilag 3**

##### **Afsnit V.      Krav til indholdet af lektionsplanens undervisningsforløb**

7) For at kunne overholde princippet om integreret teoretisk og praktisk undervisning må undervisningen på samme undervisningsdag højst bestå af 6 lektioner af 45 minutter. Undervisningen må højst omfatte 4 lektioner af 45 minutter i teorilokale og 2 lektioner af 45 minutter i praktisk køreundervisning. Ved kørsel på motorvej og ved kørsel i mørke er det dog tilladt at anvende 3 lektioner af 45 minutter på samme undervisningsdag, således at det samlede antal lektioner pr. undervisningsdag i dette tilfælde må udgøre 7 lektioner.

#### **Ændring**

Det skal præciseres, at det tillades at anvende 3 lektioner både den dag, hvor der køres motorvej og den dag, der køres kørsel i mørke og at den dag, der køres kørsel i mørke, kan dette gennemføres over 2 gange. Altså således at der kan køres 2 praktiske lektioner, der ikke indeholder kørsel i mørke og senere samme dag køres 1 lektion, hvis indhold er kørsel i mørke.

#### **Begrundelse**

Den nuværende ordlyd giver anledning til forskellig fortolkning blandt de sagkyndige og derfor findes en præcisering påkrævet. Især i sommermånederne har køreskolerne meget svært ved at kunne efterleve bekendtgørelsen, såfremt ovenstående ikke tillades.

Mere generelt skal det anbefales, at der udarbejdes en såkaldt "elastik" således at kørsel i mørke blot skal være gennemført inden aflæggelse af den teoretiske prøve. En sådan "elastik" vil betyde, at interessen for omgåelse af bekendtgørelsen ville falde markant.

##### **afsnit VI. Lektionsplanens anvendelse**

12) Kørelærers eksemplar af lektionsplanen skal opbevares i mindst 2 år af den køreskole, som køreeleven senest har indgået aftale om køreundervisning med.

#### **Ændring**

Kørelærers eksemplar af lektionsplanen skal opbevares i mindst 5 år af den køreskole, som køreeleven senest har indgået aftale om køreundervisning med. Mens undervisningsforløbet står på, kan eleven dog opbevare lektionsplanen.

#### **Begrundelse:**

Eleven skal have mulighed for at tage lektionsplanen med til teoriprøve og på f.eks. køreteknisk anlæg. I begge tilfælde er køreskolen som der er indgået aftale med, ikke nødvendigvis involveret. Desuden er der køreskoler som har flere filialer, som giver eleverne mulighed for selv at vælge lokaliteten for de enkelte teorilektioner. I disse tilfælde er eleven selvsagt også nødt til at opbevare lektionsplanen. Den gældende formulering vedr. opbevaring af lektionsplanen, er således i mange tilfælde umulig at efterleve.

#### VI. Selvstudium

Ansøgere, der er fraværende fra køreundervisningen i højst 4 lektioner af 45 minutters varighed i teorilokale (teoretiske emner), kan på særlige vilkår indhente det forsømte ved selv at gennemgå de manglende teoretiske emner (selvstudium).

#### Ændring

Se § 41

#### Bilag 5

#### Kategori B

En firehjulet personbil til højst 9 personer inkl. føreren med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg.

Tophastigheden skal være mindst 130 km i timen, og længden og bredden mindst 3,80 m henholdsvis 1,45 m eller én køreklar vægt på mindst 825 kg i henhold til køretøjets standardtypegodkendelse. Foreligger der ingen standardtypegodkendelse, anvendes køretøjets tophastighed, længde, bredde og egenvægt i fabrikkens normale udførelse.

#### Ændring

Der bør foretages en nærmere vurdering af de størrelsesmæssige krav, især vægtrakravet på mindst 825kg.

#### Begrundelse

De nævnte 825 kg. var i sin tid en passende vægtgrænse, idet de udelukkede mikrobilerne som øvelseskøretøjer. Som bekendt er den generelle vægt på biler grundet sikkerhedsudstyr steget de senere år, hvilket betyder, at mange mikrobiler i dag opfylder vægtrakravet på de 825. kg.

DKU indgår naturligvis gerne i en konstruktiv dialog om fastsættelse af nye krav til størrelse af øvelseskøretøjer og den dermed nødvendige overgangsordning.

#### Kategori B/E:

En personbil, kategori B, tilkoblet et påhængskøretøj med en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

#### Ændring

Det nuværende krav om en faktisk totalvægt på 1250 kg. fastholdes

#### Begrundelse

Se vedlagt skrivelse til Transportministeren.

Derudover findes det fagligt forkert, at der ikke længere vil være forskel i kravet om faktisk vægt til B+ og BE. Denne ændring vil ligeledes betyde, at køreuddannelsen fremover kan gennemføres med meget små biler, hvilket ikke er fagligt ønskeligt.

#### Erhvervsmæssig personbefordring

#### Kategori B:

En personbil til højst 9 personer inkl. føreren og en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Bilen skal have en længde på mindst 4,40 m og en bredde på mindst 1,60 m i henhold til standardtypegodkendelsen.

#### Ændring

Kravene om længde og bredde udtages og erstattes med de størrelsesmæssige krav der i dag findes for godkendelse af taxi vedrørende størrelse.

#### Begrundelse

Da regelsætter for godkendelse af køretøjer til taxi er ændret, er der ingen faglig begrundelse for at fastholde disse krav i denne bekendtgørelse.

Bekendtgørelsen bør tilføjes bestemmelser om, såfremt der anvendes øvelseskøretøj med automatgear til kategori A og B skal alle praktiske lektioner gennemføres i køretøjer med automatgear.

#### Bilag 7

#### 1. 2. Praktisk prøve

Varigheden af den praktiske prøve fastsættes i undervisningsplanerne.

Den praktiske prøve til kategori AM gennemføres som manøvre på vej med den prøvesagkyndige som passager i en efterfølgende personbil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (Personbil M1, jf. Detailforskrifter for køretøjer). Bilen, der skal være forsynet med radioanlæg til brug for den prøvesagkyndige, stilles til rådighed og føres af kørelæreren.

#### Ændring

Ordlyden ændres til "føres af en kørelærer, der er godkendt kørelærer til kategori A"

#### Begrundelse

Den nuværende ordlyd giver stor anledning til forskellige fortolkninger, tvivl og misbrug, hvilket ikke er ønskeligt.

Med venlig hilsen  
Dansk Kørelærer-Union

René Arnt  
Landformand



Transportport minister Ole Birk Olesen

**Vedr.: Faktisk totalvægt på påhængskøretøjet i forbindelse med erhvervelse af kørekort til kategori BE**

Kære Ole Birk Olesen,

Dansk Kørelærer-Union er kommet i besiddelse af vedlagte spørgsmål fra kørelærer Mads Konge og Ministerens besvarelse derpå.

Dansk Kørelærer-Union skal beklage Ministerens besvarelse til Mads Konge om, at der skulle være tale om en overimplementering af 3. EU kørekortdirektiv på dette område.

Det er naturligvis korrekt, at ovennævnte direktiv angiver nogle minimumskrav til køreuddannelsen i EU og minimumskrav til størrelse og vægt på de køretøjer, der anvendes i køreuddannelsen og ved prøveafviklingen.

Den nuværende faktiske vægt på 1250 kg. i forbindelse med køreundervisning og prøveaflægning til kategori BE, er fastsat af den tidligere styregruppe i Rigspolitiet, der bestod af Rigspolitiet, Dansk Kørelærer-Union, Forsvaret, Transporterhvervets Uddannelsesråd og de Prøvesagkyndiges Landsforening.

Under de daværende drøftelser, blev det ligeledes drøftet, hvorvidt man skulle kræve, at vogntogets faktiske vægt skulle overstige de 4250 kg. under øvelseskørslen og prøveaflægningen, men der var enighed om, at man kunne opnå en tilfredsstillende læring ved at anvende de 1250 kg. som krav.

Der er således ikke i denne sag tale om overimplementering af EU direktivet, men derimod en høj faglig enighed om, at skal denne køreuddannelse have færdselssikkerhedsmæssig værdi, bør den faktiske vægt være af en sådan størrelse, at det afspejler det som kørekort til kategori BE efterfølgende giver ret til at køre med, nemlig en faktisk vægt på op til 3500kg. på påhængskøretøjet.

Såfremt, man vælger at nedsætte den faktiske vægt til minimumsvægten på 800 kg. i forhold til EU direktivet, vil der kun være 50 kg. i forskel til den vægt på 750 kg, der må køres med på kørekort til kategori B og dermed opnås ikke den påkrævede læring og forståelse for, at køre med væsentlig større vægt på påhængskøretøjet.

Dansk Kørelærer-Union kan pege på en række forhold i den danske køreuddannelse, der ligger meget langt over de minimumskrav, der er fastsat i EU direktivet og dette er udelukkende gjort for at højne færdselssikkerheden i Danmark og dermed nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på de danske veje.

Dansk Kørelærer-Union skal derfor anmode Ministeren om at revurdere opfattelsen af, at der skulle være tale om overimplementering i forhold til EU reglerne på dette område og samtidig fastholde de nuværende krav om en faktisk vægt på 1250 kg.

Med venlig hilsen  
Dansk Kørelærer-Union



René Arnt  
Landsformand

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Karsten Hansen <karsten\_hansen@c.dk>  
**Sendt:** 29. maj 2017 08:56  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Emne:** DKL høringsforslag til bekendtgørelse om kørekort  
**Vedhæftede filer:** DKL forslag Udkast til bekendtgørelse om kørekort (002).DOCX

Kære  
Kristina Mortensen  
Specialkonsulent

DKL har kommenteret på:

Side 14 §43 stk 5  
Side 59 Bilag 3  
Side 74 Bilag 5 kat B/E  
Side 77 Bilag 5 afsnit 3

Har i spørgsmål til DKL's forslag er i velkommen til at spørge ind til dem.

Tak fordi vi bliver hørt.

Venlig Hilsen  
Karsten E. Hansen  
Karsten's Køreskole  
Tlf: 27 28 67 81  
[karsten\\_hansen@c.dk](mailto:karsten_hansen@c.dk)  
[www.karstenskoreskole.dk](http://www.karstenskoreskole.dk)  
Fredensvej 38A  
2630 Taastrup



Formand DKL  
[karsten@dkl.nu](mailto:karsten@dkl.nu)

*Stk. 2.* Undervisning til kategorierne B/E, C1/E, C/E, D1/E og D/E må først påbegyndes, når ansøgeren har erhvervet kørekort til henholdsvis kategorierne B, C1, C, D1, og D. Den i § 12, stk. 1, nr. 4, foreskrevne uddannelse (B+) må først påbegyndes, når ansøgeren har erhvervet kørekort til kategori B.

*Stk. 3.* Har ansøgeren tidligere haft kørekort til kategori B, eller har ansøgeren tidligere haft kørekort til kategorierne C1, C, D1 eller D, kan undervisning til kategorierne C1, C, D1, D og B/E samt den i § 12, stk. 1, nr. 4, foreskrevne uddannelse (B+) henholdsvis kategorierne C1/E, C/E, D1/E og D/E påbegyndes, uanset at førerretten betinget eller ubetinget er frakendt vedkommende, jf. dog § 48, stk. 2.

### *Køreundervisningens varighed*

**§ 43.** Køreundervisningen (dvs. teoriundervisning og praktisk køreundervisning), som ansøgeren skal gennemgå i forbindelse med erhvervelse af kørekort til den valgte kategori, skal omfatte følgende antal lektioner af mindst 45 minutters varighed:

- 1) Kategori AM: Mindst 22 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 12 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori AM.
- 2) Kategori A1: Mindst 29 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 22 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori A, jf. dog stk. 2.
- 3) Kategori A2: Mindst 29 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 22 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori A, jf. dog stk. 2.
- 4) Kategori A: Mindst 29 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 22 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori A, jf. dog stk. 2.
- 5) Kategori B: Mindst 29 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 24 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori B, jf. dog stk. 2.

DKL anbefaler at praktisk køreundervisning hæves til 24 på vej 4 på manøvrebane og 4 på køreteknisk anlæg. Altså 32 i alt.

Vi har fokus på antallet af kørelektioner set ud fra at stort set ingen kan nøjes med de 16 på vej. Og hæves antal praktiske kørelektioner på vej, kommer vi også dumpe procenten til livs. Da dumpeprocenten ligger på ca. 45% vil 8 ekstra lektioner betyde at flere vil bestå første gang.

- 6) Kategori C1, kategori C, kategori D1 eller kategori D: Mindst 16 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 18 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til henholdsvis kategori C1, C, kategori D1 eller D, jf. dog stk. 3.
- 7) Kategori C1/E, kategori D1/E eller kategori D/E: Mindst 10 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 6 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategorierne C1/E, D1/E og D/E.
- 8) Kategori C/E: Mindst 13 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 18 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori C/E.
- 9) Kategori B/E eller den i § 12, stk. 1, nr. 4, foreskrevne uddannelse (B+): Mindst 4 lektioner i teorilokale (teoretiske emner) og mindst 6 lektioner i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori B/E.

**Bestemmelser for anvendelse af lektionsplaner i køreuddannelsen I.  
Lektionsplanens formål**

- 1) Lektionsplanen er et informationsmateriale til køreeleven om det undervisningsforløb, der er indgået aftale om. Køreeleven/kørelæreren skal til enhver tid kunne se i lektionsplanen, hvor langt i uddannelsesforløbet køreeleven er nået.
- 2) Lektionsplanen skal anvendes som et værktøj i forbindelse med kontrollen af, om bestemmelserne for køreuddannelsen er overholdt.

**II. Lovkrav mv.**

- 1) Lektionsplanen skal udarbejdes efter bestemmelserne i § 38, § 43 og § 44, stk. 2, og på baggrund af den undervisningsplan eller de undervisningsplaner, der er aktuel(le) for den eller de omhandlede kørekortkategori(er), samt eventuelle lærervejledninger til undervisningsplanerne.
- 2) Lektionsplanen skal endvidere udarbejdes således, at køreuddannelsens principper overholdes, jf. afsnit III.
- 3) Det er fortsat køreelevens individuelle forhold og formåen, der er afgørende for, hvor mange lektioner - udover det anførte mindste lektionsantal - køreeleven skal have, inden den praktiske prøve kan aflægges. Det obligatoriske mindste lektionsantal kan således ikke anvendes som udtryk for et sædvanligt uddannelsesforløb. Køreeleven vil sædvanligvis have behov for at gennemgå flere lektioner.

DKL har erfaring for at en del køreskoler bevidst tager deres elever op til praktisk prøve alt for tidligt, som resulterer i at eleven dumper fordi vedkommende elev ikke har kørt nok lektioner.

DKL og Sikker trafik har haft et samarbejde om en kørekort guide som også fortæller at eleverne skal regne med ca. 10 ekstra kørelektioner. Da køreprøver er en mangelvare og dumpeprocenten alt for høj anbefaler DKL 24 kørelektioner på vej. Foruden manøvrebane og køreteknisk kursus.

En personbil, kategori B, tilkoblet et påhængskøretøj med en faktisk totalvægt på mindst 800 kg.

Vogntogets samlede tilladte totalvægt skal være mere end 4.250 kg.

mindre end 4250 kg.

Vogntogets tophastighed skal være mindst 100 km i timen.

Tophastighed skal være mindst 100 km i timen bør fjernes , da der ikke er ret mange Dansk Tempo100 godkendte påhængsvogne.

Se BEK nr 458 af 12/05/2016 Gældende - Link: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=179943>

Påhængskøretøjets lastrum i hele dets længde skal være en lukket vognkasse eller en lukket presenningopbygning, som er mindst lige så høj og bred som personbilen.

Bilen skal ud over de under kategori B nævnte spejle være forsynet med et udvendigt førerspejl i venstre side, jf. Detailforskrifter for Køretøjer om påbudte spejle, til brug for kørelæreren og den prøvesagkyndige.

Er påhængskøretøjet bredere end personbilen, skal personbilen ud over de under kategori B nævnte spejle være forsynet med et spejl i hver side, til brug for kørelæreren, den prøvesagkyndige og ansøgeren. Spejlene skal kunne indstilles således, at der opnås tilstrækkeligt udsyn bagud langs vogntogets sider.

#### *Kategori C1/E:*

En lastbil, kategori C1, tilkoblet en påhængsvogn med en faktisk totalvægt på mindst 1.250 kg.

Vogntoget skal have en længde på mindst 8 m og en tilladt totalvægt på højst 12.000 kg. Tophastighed skal mindst være på 80 km i timen.

Påhængsvognens lastrum skal i hele dets længde være en lukket vognkasse eller en lukket presenningopbygning, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset.

#### *Kategori C/E:*

En lastbil, kategori C, tilkoblet en påhængsvogn med mindst to aksler - dog ikke kærre (påhængsvogn med stiv trækstang) - med en tilladt totalvægt på mindst 8.000 kg og en længde på mindst 7,5 m.

Vogntoget skal have en længde på mindst 14 m, en bredde på mindst 2,4 m og en tilladt totalvægt på mindst 20.000 kg. Tophastighed skal mindst være på 80 km i timen.

Vogntoget skal have ABS-bremser. Påhængsvogntogets faktiske totalvægt skal være mindst 15.000 kg.

Tilladelse skal medbringes under kørslen og er gældende, indtil bilens ejer har bestået den praktiske prøve.

### **III. Fælles bestemmelser**

#### **Manuelt gear/automatgear**

Kørsel med et køretøj med manuelt gear er betinget af en bestået praktisk prøve i et køretøj med manuelt gear. Ved et »køretøj med manuelt gear« forstår et køretøj, der indeholder en koblingspedal (eller et håndtag, der betjenes manuelt, for kategori A, A2 og A1), som skal betjenes af føreren, når bilen skal starte eller stoppe, og når der skiftes gear.

Et køretøj uden koblingspedal (eller håndbetjent kobling for kategori A1, A2 eller A) betragtes som et køretøj med automatgear.

Ved øvelseskørsel og aflæggelse af praktisk prøve må alene anvendes motorkøretøjer eller traktorer med koblingspedal (eller håndbetjent kobling for kategori A1, A2 eller A).

Dette gælder dog ikke motorkøretøjer, der benyttes til følgende:

1. øvelseskørsel og praktisk prøve til kategori B,
2. øvelseskørsel og praktisk prøve til kategori B/E,
3. øvelseskørsel og praktisk prøve til erhvervsmæssig personbefordring til kategori B,
4. øvelseskørsel og praktisk prøve til kategori B i forbindelse med kontrollerende køreprøve, jf. § 67,
5. øvelseskørsel og praktisk prøve til kategori C1, C, C/E, D1, D og D/E, og 6. øvelseskørsel og praktisk prøve til erhvervsmæssig personbefordring til henholdsvis kategori D1 eller kategori D.

Politiet kan endvidere bestemme, at et kørekort kun kan udstedes til motorkøretøj eller traktor uden koblingspedal. I sådanne tilfælde skal den praktiske køreundervisning gennemføres og den praktiske prøve aflægges i motorkøretøj eller traktor uden koblingspedal (eller håndbetjent kobling for kategori A1, A2 eller A).

Består ansøgeren den praktiske køreprøve i et motorkøretøj med automatgear, anføres dette på det kørekort, som udstedes på grundlag af prøven. Kørekort, der indeholder denne angivelse, kan kun benyttes til kørsel med køretøjer med automatgear. Dette gælder dog ikke for kørekort til kategori C, C/E, D eller D/E, hvis ansøgeren allerede har kørekort til et køretøj med manuelt gear i mindst én af følgende kategorier: B, B/E, C, C/E, C1, C1/E, D, D/E, D1 eller D1/E og under den praktiske prøve er blevet prøvet i sikker og energieffektiv kørsel.

Hvis en person har erhvervet sig kørekort til kat. B med manuel gear og nu vil have B/E. Aflægges den praktiske prøve til B/E med automatgear, bør det ingen indflydelse have.

Bestås kontrollerende køreprøve i et motorkøretøj med automatgear, anføres dette ikke på kørekortet, medmindre dette følger af indehaverens tidligere kørekort.

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** John Roy Vesterholm <jrv@dtl.eu>  
**Sendt:** 29. maj 2017 10:11  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om kørekort - TS2100101-00015  
**Vedhæftede filer:** Udkast til bekendtgørelse om kørekort.PDF; Høringsbrev.PDF; Høringsliste.PDF

Til Færdselsstyrelsen,

Til Færdselsstyrelsen,

DTL-Danske Vognmænd har ingen bemærkninger til vedlagte udkast til bekendtgørelse om kørekort, TS 2100101-00015.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm  
Chefjurist  
Dansk Transport og Logistik  
Grønningen 17, postboks 2250  
DK-1019 København K.  
Tlf. +45 70 15 95 00  
Tlf. direkte +45 40 63 64 33  
[www.dtl.eu](http://www.dtl.eu)

Følg os på de sociale medier



**Fra:** Kristina Mortensen [<mailto:krmo@fstyr.dk>]  
**Sendt:** 1. maj 2017 15:56  
**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Til høringsparterne

Se venligst vedlagt høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Med venlig hilsen

Kristina Mortensen  
Specialkonsulent



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

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

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

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Færdselsstyrelsen  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
C.c. [krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)



København N, den 29. maj 2017

### Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Færdselsstyrelsen har i skrivelse af 1. maj 2017 anmodet om eventuelle kommentarer til ovenstående udkast til bekendtgørelse.

Med bekendtgørelsen implementeres bestemmelserne om ophævelse af gyldighedstid for ældre bilister. Danske Seniorer har kæmpet for denne ændring og hilser velkommen at ændringen efter udkastet til bekendtgørelsen træder i kraft allerede den 1. juli i år.

Med ændringerne i bilag 2 bringes de danske mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre bil i overensstemmelse med EU-reglerne. Det har medført øget klarhed og f.s.v. angår recidiverende hypoglykæmi en øget mulighed for udstedelse af kørekort. Danske Seniorer hilser disse ændringer velkommen og lægger vægt på, at de danske bestemmelser ikke er mere restriktive end EU-reglerne.

Med venlig hilsen

Jørgen Fischer  
Landsformand

John Lagoni  
Direktør

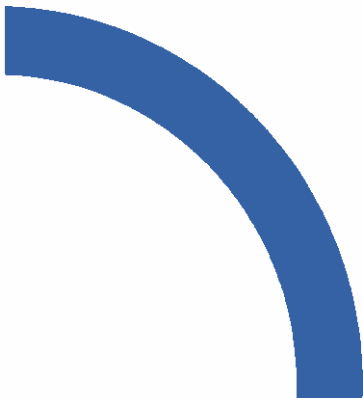
### DANSKE SENIORER

Griffenfeldsgade 58  
2200 København N  
Tlf.: 3537 2422  
Fax: 3535 2880  
CVR: 10 78 87 14

Arbejdernes Landsbank  
Kontonr.: 5301 0273256

[info@danske-seniorer.dk](mailto:info@danske-seniorer.dk)  
[www.danske-seniorer.dk](http://www.danske-seniorer.dk)

Kontoret i Sdr. Omme:  
Stadion Allé 11  
7260 Sdr. Omme  
Tlf.: 7534 1217  
[anj@danske-seniorer.dk](mailto:anj@danske-seniorer.dk)



Færdselsstyrelsen

Sendt pr. mail til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og  
[krmo@fstyr.dk](mailto:krmo@fstyr.dk)

29. maj 2017  
J nr.: 2017-9020-411  
Sagsbehandler: chj

NATIONALT FÆRDELS-  
CENTER

Polititorvet 14  
1780 København V

Telefon: 3314 6888

E-mail: [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Færdselsstyrelsen har ved mail af 1. maj 2017 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Indledningsvis bemærkes, at Rigspolitiet til brug for besvarelsen har indhentet bidrag fra Administrativt Center Vest og Administrativt Center Øst.

Nedenfor er Rigspolitiets bemærkninger til enkelte bestemmelser i bekendtgørelsen:

Bekendtgørelsens § 92, stk. 1, om udstedelse af kørekort i forbindelse med udvidelse af et kørekort udstedt før bekendtgørelsens ikrafttræden og § 93, stk. 7, om fornyelse af kørekort, foreslås ændret, idet bekendtgørelsens kapitel 15 vedrører kørekort udstedt før 19. januar 2013.

Rigspolitiet formoder, at det beror på en fejl, at der i bekendtgørelsens § 135, stk. 4, henvises til stk. 7, og ikke stk. 6.

Rigspolitiet foreslår, at der i § 135, stk. 5, indsættes "j.f. dog stk. 6", idet der skal betales for fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, der er tidsbegrænset som følge af helbredsmæssige forhold i medfør af § 83.

#### Bilag 2:

Afsnit D. Hjerte- og karsygdomme omtaler vilkår om jævnlige lægeundersøgelser. Rigspolitiet formoder, at resultatet af disse lægeundersøgelser vil skulle indberettes til politiet, såfremt vilkåret ikke efterleves. Den nærmere fastsættelse af fremgangsmåden herfor forudsætter Rigspolitiet afklaret i Styrelsen for Patientsikkerheds vejledning om vurdering af helbreds krav til førere af motorkøretøjer.



#### Bilag 5:

Side 2

Der foretages ændring af vægtkrav, så påhængskøretøj skal have en faktisk totalvægt på mindst 800 kg mod de tidligere 1.250 kg ved kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Rigspolitiet skal til ændring af vægtkrav til påhængskøretøj ved kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) bemærke, at det nugældende minimumsvægtkrav på 1250 kg oprindeligt er indstillet af en arbejdsgruppe under Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenters ledelse (ved politiassessor – Mads Mazanti Hansen) med repræsentanter for Kørelærerbranchen (DKU og TUR), Danmarks Tekniske Universitet, Rigspolitiets Bilinspektør, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, fagpersoner fra Københavns Politi samt konsulent i Rigspolitiet Allan Holten Larsen.

Uagtet kørekortdirektivets minimumskrav til påhængskøretøjets faktiske totalvægt på 800 kg besluttede arbejdsgruppen, at påhængskøretøjets faktiske totalvægt til praktisk prøve til kategori B/E burde udgøre en større andel af vogntogets samlede vægt. Dette med henblik på at distancere sig fra påhængskøretøjets minimumsvægt på 800 kg til kategori B+.

Det bemærkes, at førerretten til kategori B+ giver ret til at føre vogntog op til 4250 kg, hvor førerretten til kategori B/E giver ret til at føre vogntog op til 7000 kg.

Færdselsstyrelsens ændringsforslag vil tillade, at der til den praktiske prøve indgår en yderst beskeden påhængsvægt på kun 800 kg til begge kategorier. Dermed er der ingen reel forskel på de to prøvevogntog.

Arbejdsgruppens indstilling til påhængskøretøjets faktiske totalvægt på 1250 kg til kategori B/E var, at eleven i køreuddannelsesperioden skulle mærke tyngden fra den tungere påhængsvogn ved igangsætning, acceleration, bremsning, svingning og kørsel i trafiksanerede områder.

Det er Rigspolitiets vurdering, at der er færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved en ændring af vægtkravet, idet der kun vil være 50 kg forskel på påhængskøretøjets vægt i det vogntog, der må føres med kategori B, og kravene til påhængskøretøjerne faktiske totalvægt i skolevogntogene til kategori B+ og B/E.



Eleven vil dermed ikke længere opnå erfaring med kørsel med et tungere påhængsvogn i køreuddannelsesperioden.

Side 3

Rigspolitiet anbefaler på ovenstående baggrund, at minimumsvægtkravet til påhængskøretøjets faktiske totalvægt ved kategori B/E fastholdes.

Rigspolitiet skal endvidere anbefale, at Færdselsstyrelsen overvejer om ændringerne i bekendtgørelsens bilag 2 giver anledning til en revision af bilag 1 i cirkulære om kørekort, idet det er Rigspolitiets vurdering, at der er et behov for klarhed over, hvilke sager politiet skal forelægge Styrelsen for Patientsikkerhed.

Der henvises til sagsnr. TS 2100101-00015.

Med venlig hilsen

Erik Terp Jensen  
centerchef



## Høringssvar

### Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

**Lægeforeningen frygter, at en afskaffelse af en aldersobligatorisk screening i forbindelse med fornyelse af kørekort vil forringe trafik-sikkerheden.**

Formanden  
29-05-2017

Som Lægeforeningen tidligere har gjort opmærksom på i forbindelse med høringen over forslag til lov om ændring af færdselsloven (ophævelse af regler om gyldighedstid for kørekort til ældre), er det Lægeforeningens holdning, at der bør være en obligatorisk undersøgelse knyttet til en bestemt alder, hvor der statistisk sker en betydelig stigning i antallet af personer med demens og hvor der i øvrigt sker en svækkelse af helbredet.

Jr. / 2017-3482

Domus Medica  
Kristianiagade 12  
2100 København Ø

Derved sikres det, at kørekort kun fornyes til personer, som fortsat har den fornødne åndelige og legemlige førlighed.

Tlf.: 3544 8500  
E-post: dadl@dadl.dk  
www.laeger.dk

Lægeforeningen mener ikke, at det bør være et frivilligt valg at få tjekket sine køreevner, da man dermed ikke har garanti for, at man får kontakt til alle de bilister, som ikke har den fornødne åndelige og legemlige førlighed.

Lægeforeningen mener, at det er vigtigt at sikre, at de borgere, som ikke selv vil eller er i stand til at indse, at de er til fare for sig selv eller andre, ophører med at køre bil.

Det er Lægeforeningens vurdering, at en fast aldersgrænse og den obligatoriske helbredsundersøgelse sikrer, at egnetheden til at køre bil bliver sat på dagsordenen mellem den ældre borger og lægen.

Egen læge er det naturlige sted at have samtalen med borgeren. Det fungerer godt, at man har afsat tid til en konsultation med netop dét formål, hvor man bl.a. undersøger syn og kognitive funktioner.

#### Vigtigt med en detaljeret vejledning

Såfremt reglerne om gyldighedstid for kørekort til ældre ophæves, må der stilles store krav til, at myndighederne i en vejledning tydeliggør, i hvilke situationer myndighederne mener, at en patient udgør en risiko for trafik-sikkerheden.

Vejledningen bør indeholde de kriterier, som en læge skal lægge vægt på, når lægen vurderer en patients køreevne, så man ikke pålægger lægen ansvaret for at fortolke loven.



Det bør ved konkrete eksempler illustreres, i hvilke typer af situationer en læge af egen drift skal tale kørsel med sin patient. Det bør fremgå af vejledningen, hvordan dette harmonerer med patientens autonomi og reglerne om information og samtykke.

Lægeforeningen skal desuden opfordre til, at de foreslåede ændringer i bekendtgørelsen vedrørende mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bliver beskrevet nærmere i en sådan vejledning.

### **Evaluering**

Såfremt reglerne om gyldighedstid for kørekort til ældre ophæves, skal Lægeforeningen opfordre til, at man evaluerer, hvilke konsekvenser lovændringen har.

Lægeforeningen har ingen bemærkninger til de øvrige ændringer i udkastet til bekendtgørelsen om kørekort.

Med venlig hilsen

Andreas Rudkjøbing

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Att: Kristina Mortensen

j.nr. TS 2100101-00015

29. maj 2017

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

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 01. maj 2017 vedrørende ovennævnte og har ingen særlige bemærkning hertil.



**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Helen Amundsen <ha@fbr.dk>  
**Sendt:** 29. maj 2017 15:36  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen; Pia Saxild; Vagn Jelsø; Helen Amundsen  
**Emne:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort sagsnr. TS 2100101-00015  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar - ældre og kørekortfornyelse - Rådet for Sikker Trafik.PDF

**Prioritet:** Høj

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Færdselsstyrelsens brev af 1. maj 2017, sagsnr. TS 2100101-00015 vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort og har følgende bemærkninger. Rådet kan ikke umiddelbart støtte udkastet til bekendtgørelse på baggrund af de foreslåede ændringer af gyldighedstid for kørekort til ældre. I forbindelse med høring over lovforslaget om ophævelse af gyldighedstid for kørekort til ældre (L201) støttede Forbrugerrådet Tænk høringssvaret fra Rådet for Sikker Trafik, se vedlagte. Forbrugerrådet Tænk finder det beklageligt, at man i udkastet til bekendtgørelsen ikke har forholdt sig til de spørgsmål, der bl.a. er stillet i høringssvaret, og som har betydning for trafiksikkerheden.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø Helen Amundsen

Vicedirektør / Deputy Executive Director Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser

T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / [taenk.dk](mailto:taenk.dk) T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet  
Tænk**

Danish Consumer Council

---

**Fra:** Kristina Mortensen [<mailto:krmo@fstyr.dk>]

**Sendt:** 1. maj 2017 15:56

**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Til høringsparterne

Se venligst vedlagt høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Med venlig hilsen

Kristina Mortensen

Specialkonsulent



**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

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

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

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Til  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
www.sikkertrafik.dk

Den 3. april 2017

**Høringssvar vedr.: Udkast til forslag til Lov om ændring af Færdselsloven  
(ophævelse af regler om gyldighedstid for kørekort til ældre).**

Rådet for Sikker Trafik har fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet modtaget ovenstående lovforslag i høring, idet ministeriet har anmodet bl.a. Rådet om eventuelle bemærkninger hertil.

I den anledning skal Rådet for Sikker Trafik fremkomme med følgende bemærkninger:

Rådet for Sikker Trafik skal helt overordnet bemærke, at man til fulde bakker op om tiltag, der har til formål at ophæve eller begrænse regler, der forekommer unødige og fremstår økonomisk og administrativt byrdefulde for såvel borgere som myndigheder.

Spørgsmålet om en obligatorisk aldersscreening i forbindelse med kørekortfornyelse er imidlertid mere komplekst end som så:

- På den ene side er hensynet til, at man ikke unødigt "belemrer" en stor gruppe raske og velfungerende mennesker med tidsbesvær og udgifter ved at skulle til lægen for at få fornyet kørekortet.
- På den anden side står hensynet til trafiksikkerheden og at de få, men farlige bilister bliver pillet ud af systemet i tide, inden de evt. bliver indblandet i ulykker. Ulykker som statistisk set er svære at forudse, da mange faktorer, tilfældigheder og individuelle forhold spiller ind.

Rådet for Sikker Trafik finder grundlæggende, at disse to hensyn skal afvejes nøje i forhold til hinanden, og at man skal gøre sig klart, hvilke konsekvenser det kan medføre at ophæve aldersgrænsen – uanset at forskningen generet ikke viser forskel i risikotallene for ældre bilister i lande hhv. med og uden obligatorisk lægetjek. Generelt er totalrisikoen (dvs. risikoen for at være involveret i en ulykke hvor man selv eller andre kommer til skade eller bliver dræbt) for bilister på 75 -84 år ca. 2,5 gange højere end for bilister på 45 – 64 år, som er aldersgruppen med lavest risiko.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Kilde: DTU Transport 2012: "Risiko i trafikken 2007-2010"

Rådet for Sikker Trafik støtter fuldt ud synspunktet om, at man skal køre bil så længe som overhovedet muligt, hvis bare det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt. Bilkørsel er en vigtig og nødvendig del af menneskers mobilitet og livskvalitet, og – modsat hvad mange tror – er de fleste ældre ganske gode og risikobeviste bilister.

Omvendt er det også et faktum, at helbredet generelt svækkes, når man bliver ældre – især fra ca. 75 års alderen – og forekomsten af forskellige helbredsproblemer stiger (fx demens, hjerte/karsygdomme, øjensygdomme osv.).

Samtidig er aldersgrænsen for det første lægetjek i 2015 sat op fra 70 til 75 år - en ændring som Rådet 100 % kunne tilslutte sig. Men effekten af dette er ikke undersøgt eller evalueret. Faktisk indeholder undersøgelser fra Danmark ingen konkrete tal vedr. fx antallet af lægetjek og kørekortfornyelser.

Det vides ganske simpelt ikke, hvor mange % af de ældre, der i dag på baggrund af lægetjekket ikke får fornyet kørekortet, eller – på baggrund af samtalen med lægen - frivilligt giver afkald på kortet, hvor mange der bliver henvist til vejledende helbredsmæssig køretest og hvor mange, der får fornyet kørekortet uden problemer. De eneste tal, der findes, er fra en evaluering af et forsøg i Sønderjylland, der blev lavet tilbage i 2002, og som resulterede i indførelsen af m-MMSE-testen (test af kognitive funktioner), som en del af lægeundersøgelsen ved fornyelse af kørekort i 2006. I øvrigt efter pres fra bl.a. Ældre Sagen.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at nye data forsøges fremskaffet, således at beslutningen om at afskaffe lægetjekket hviler på faktuelle, opdaterede tal. Særligt interessant vil det være at sammenligne perioden før og efter hævelsen af aldersgrænsen til 75 år. Alt andet lige må det formodes, at andelen af kørekort, der ikke bliver fornyet ved lægetjek, er steget - hvis det ellers ikke for tidligt at sige noget om, eftersom der ikke har været ret mange årgange af ældre, der falder ind under de nye regler.

Rådet for Sikker Trafik noterer sig, at der i forbindelse med Folketingets beslutning om at hæve aldersgrænsen fra 70 til 75 år for blot 2 år siden (Lovforslag nr. 69 fremsat den 13. november 2014 med ikrafttræden marts 2015) blev udarbejdet en ganske omfattende rapport i regi af Justitsministeriet. Denne rapport dannede grundlag for det fremsatte lovforslag, som efterfølgende blev vedtaget af Folketinget.

*I rapporten konkluderes bl.a., at der "efter en afvejning af de forskellige modstridende hensyn fortsat bør være en fast aldersgrænse, hvorefter kørekort udstedes med kortere gyldighed end de nugældende 15 år med henblik på, at det i forbindelse med fornyelse af kørekortet undersøges, om den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort.*

*Ved at fastsætte en sådan fast aldersgrænse sikres det, at kørekort kun fornyes til personer, som fortsat har den fornødne åndelige og legemlige færlighed, og at de personer, som ikke selv vil eller er i stand til at indse, at de er til fare for sig selv eller andre, ophører med at køre bil."*

Disse betragtninger er tiltrådt i lovforslagets bemærkninger.

I det tidligere lovforslag anføres endvidere, hvilket bør være et uanfægteligt faktum, at mental eller fysisk svækkelse kan øge risikoen for trafikulykker, "og risikoen for sådanne svækkelser stiger alt andet lige, jo ældre man bliver".

Rådet for Sikker Trafik finder desuden, at der bør være taget stilling til følgende spørgsmål, inden lægetjekket vedtages helt fjernet:

#### Personer, som ikke søger læge

Hvordan identificeres og "opfanges" ældre personer, som har ikke-erkendt eller ikke-opdaget sygdomstilstand, der kan være farlig for trafiksikkerheden, hvis de ikke søger læge? En del af dem vil ganske givet selv indstille bilkørslen på et tidspunkt, men hvad med dem, der ikke gør? Dette er naturligvis en problemstilling, der gælder alle bilister, uanset alder, men alligevel oftere for ældre pga. hyppigere forekomst af helbredssvækkelser.

#### De pårørendes rolle

Pårørende til ældre, der ikke kan køre bil forsvarligt, får et større ansvar for at gribe ind og få vedkommende til at gå til læge – hvordan skal de tackle det? Kørekort og køreevne kan være et meget følsomt emne at tage op med familiemedlemmer, da det at køre bil er stærkt forbundet til mange menneskers identitet. Det kan derfor sætte pårørende i en meget svær situation, hvis den ældre ikke kan eller vil erkende, at han/hun ikke kan køre sikkert og ikke vil gå til lægen. Hvilke handlemuligheder har de pårørende i den situation? I dag kan de – i hvert fald for de +75 årige bilisters vedkommende – vide, at de inden for en relativ kort årrække kommer en læge indover og vurderer køreevnen. Og omvendt: Hvis en læge har sagt god for køreevnen, kan de pårørende være trygge ved at en fagperson har vurderet det.

Men hvis det obligatoriske lægetjek forsvinder, hvad træder så i stedet for?

#### Skærpelse af lægens forpligtelser

I lovforslaget er der lagt op til, at fjernelsen af det obligatoriske lægetjek ledsages af en skærpelse af anvendelsen af lægeligt kørselsforbud og tydeliggørelse og skærpelse af lægens forpligtelser i forhold til kørekort. Der var intention om at indføre dette allerede ved hævelsen af aldersgrænse fra 70 til 75 år, men det er endnu ikke sket:

*"Som konsekvens af, at man forøgede aldersgrænsen fra 70 år til 75 år i marts 2015, var det hensigten, at der skulle ske en skærpelse af anvendelsen af det lægelige kørselsforbud, hvilket fremgår af forarbejderne til lovforslaget om ændring af aldersgrænsen for kørekortets gyldighed. Der er i den forbindelse igangsat et arbejde med en grundlæggende revision af Sundhedsstyrelsens vejledning til læger om vurdering af helbreds krav til førere af motorkøretøjer, jf. VEJ 9584 af 10. oktober 2013, som skal tydeliggøre anvendelsen af det lægelige kørselsforbud i forhold til de enkelte sygdomskategorier. Det er tanken, at færdiggørelsen af vejledningen vil udgøre den tydeliggørelse og skærpelse af lægemes forpligtelser, der ønskes i forbindelse med lovændringen." (fra udkastet til lovforslaget)*

Hvis man ophæver lægetjekket, finder Rådet for Sikker Trafik, at det er meget vigtigt, at der er nogle retningslinjer og procedurer, som fungerer, og Rådet finder det relevant at

spørge, hvordan disse retningslinjer tænkes udformet, og hvordan skal de fungere i praksis? Hvordan er de praktiske erfaringer på dette område i andre lande?

En helt ny rapport fra SFI om "Demens og kørselsstop" påpeger også behovet for retningslinjer og klare procedurer, hvis alderskravet fjernes:

*Et lovforslag om at fjerne alderskravet for kørekort til ældre og i den forbindelse skærpe anvendelsen af det lægelige kørselsforbud og indberetningspligt i tilfælde af, at en ældre er til fare for sig selv eller andre, er for nylig blevet sendt til høring (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017). Hvis denne lov vedtages, er det centralt i samme ombæring at indrette systemet, så det tager højde for de problematikker, som denne undersøgelse identificerer. Dels er det afgørende, at de praktiserende læger har redskaber til at vurdere kørselsevne hos personer med kognitive problemer. Internationale erfaringer har vist, at trafikmedicinsk efteruddannelse og klare, evidensbaserede retningslinjer kan give et afgørende løft i lægernes kompetencer i at vurdere køreevne. Udfordringerne i Danmark er ikke unikke, og der er mange gode erfaringer at hente fra andre lande, herunder Storbritannien, Irland, Canada og Australien. Dels vil en ændring af loven gøre det endnu mere vigtigt, at kognition og køreevne bliver en af de komponenter, læger løbende tager op med deres patienter, og at personer med kognitive problemer bliver identificeret i tide, således at disse personer ikke bliver overset.*

*Sidst, men ikke mindst, gør en sådan lovændring det ikke mindre relevant, at ansvarsfordelingen mellem relevante aktører såsom den praktiserende læge, politiet og embedslægen bliver kortlagt, således at personer med demens og disses pårørende ikke skal opleve en uklar og lang sagsbehandling i en tid, hvor der i forvejen er store praktiske og psykiske udfordringer for personen med demens og dennes pårørende.<sup>2</sup>*

#### Kan det afholde nogen fra at gå til lægen?

En mulig – men absolut ikke uvæsentlig – konsekvens ved at skærpe lægernes handle- og indberetningspligt i forhold til den enkelte patient fremgår af den tidligere omtalte arbejdsgrupperapport fra Justitsministeriet. Heri anføres således: "Hvis lægen får en pligt til at indberette varige lidelser – eller sygdomme i det hele taget – og udskrivning af medicin, kan det afholde patienter fra at kontakte lægen med symptomer på sygdomme, som indebærer, at de risikerer at få inddraget eller tidsbegrænset deres kørekort." Denne utilsigtede, men vel trods alt ret forudsigelige mulige konsekvens, er et kendt fænomen i dag blandt nogle patienter, der lider af diabetes der – af frygt for at få inddraget deres kørekort – afstår fra at indberette alvorlige tilfælde af hypoglykæmi (lavt blodsukker), da det vil betyde, at de mister kørekortet.<sup>3</sup> Dette forhold har både betydning for patienterne, der ikke får den behandling, de har behov for, men det har også negative konsekvenser for trafiksikkerheden.

#### Erfaringer fra Sverige

I Sverige, som ikke har et obligatorisk, aldersbetinget lægetjek, har Transportstyrelsen

---

<sup>2</sup> Anu Siren og Hanne Bach, SFI 2017: Demens og kørselsstop – de pårørendes perspektiv", <https://www.sfi.dk/publikationer/demens-og-koerselsstop-13143/>

<sup>3</sup> Sonja Haustein, DTU Transport: "Diabetes, trafiksikkerhed og kørekortregler" i Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning nr. 30, 2014

vurderet, at der bliver inddraget alt for få kørekort i forhold til antallet af diagnoser for demens og stroke, og at det kan have negativ betydning for trafiksikkerheden.

Følgende fremgår af et indlæg skrevet af Transportstyrelsens cheflæge Lars Englund og generaldirektør Staffan Widlert i 2014:

*Uppåt 55 000 personer får varje år stroke eller blir dementa och antalet medicinska återkallelser av körkort uppgår totalt till 8 854. Stroke och demens är sjukdomar som påverkar förmågan att köra bil allvarligt. Dessutom kan man förlora förmågan att inse sin egen bristande körförmåga. Vi uppmanar nu anhöriga och läkare att förbättra landets trafiksäkerhet genom att hjälpa den som inte kan göra en egen bedömning av sin körförmåga att ställa bilen ( .....)*

*Under 2013 återkallade vi knappt 9 000 körkort på grund av medicinska skäl eller där man inte lämnat in läkarintyg. Även om det är fler än föregående år, är det inte tillräckligt. Varje år drabbas ungefär 25 000 av demens och 30 000 får stroke.*

*Bland de 9 000 ingår betydligt fler sjukdomar än så, till exempel alkoholism, synproblem eller svår diabetes. Gemensamt för dessa sjukdomar är att de påverkar uppmärksamheten i trafiken och förmågan att köra. När det gäller demenssjuka eller stokedrabbade förlorar sådana patienter ofta förmågan att själv avgöra om man ska köra bil eller inte. Därför är det viktigt att läkare tillsammans med anhöriga anmäler till oss att den drabbade inte ska köra bil mer.*

*Vi kommer nog aldrig att komma upp i 55 000 ytterligare återkallelser men det finns naturliga skäl till det. I många fall kommer läkaren överens med patienten och anhöriga om att bilen inte ska användas och det ser inte vi i vår statistik. Läkare har en skyldighet att anmäla olämpliga förare till oss och detta görs i allt större grad, men inte i den takt som vi önskar.*

*Med en allt åldrande befolkning där dessa sjukdomar är mest vanliga ökar risken för olyckor och så kallade spökkörningar där föraren hamnar i fel riktning på en motorväg.<sup>4</sup>*

Det kunne være relevant at indhente oplysninger fra Sverige om, hvordan denne problemstilling er blevet tacklet, og om det har medført nogle konkrete ændringsforslag i indberetningssystemet for lægerne.

#### Selverklæring om helbred

I nogle lande, som ikke har obligatorisk lægetjek, skal man udfylde en selverklæring om helbred ved fornyelse af kørekort. Er dette overvejet som en mulighed i Danmark?

#### Mulige afledte effekter af lægetjekket

Er der nogen afledte effekter af det nuværende obligatoriske lægetjek, som ikke er belyst? Fx opdagelse af sygdomstilstande, der ellers ikke ville være blevet opdaget, men som pga. lægetjekket opdages og kan behandles i tide og dermed sparer samfundet penge, og måske endda forlænger personens tid som bilist? Eller omvendt: Afholder nervøsitet for lægetjekket nogle fra at få fornyet kørekortet, selvom de sagtens kunne køre bil i flere år? Der er mange hypoteser, og det vil være nyttigt at få dem yderligere klarlagt.

---

<sup>4</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Debattartiklar1/Fler-korkort-behoover-aterkallas/>

I dag er der givetvis en stor selvseleksion blandt ældre, dvs. at nogle afstår fra at gå til lægen for at få fornyet kørekortet, fordi de selv vurderer, at de ikke kan køre sikkert længere, fordi de ikke har brug for kørekortet mere, eller fordi de ikke regner med, at lægen vil forny kørekortet. Det vil ligeledes være interessant at prøve at afdække, hvordan/om en fjernelse af lægetjekket påvirker selvseleksionen og i hvilken retning.

## Konklusion

Rådet for Sikker Trafik finder, at der er flere gode grunde til at kortlægge området nærmere og sikre, at eventuelle nye retningslinjer for lægerne mv. er på plads og fungerer i praksis, før man lægger sig fast på at fjerne lægetjekket. Det er også et spørgsmål om en grundlæggende ændring af en kultur, som vi har haft i Danmark i mere end 50 år. I forhold til i dag vil der blive lagt et større ansvar over på de pårørende til de ældre, der ikke erkender sygdom og ikke vil gå til lægen. Dette vil kræve grundig information til pårørende om, hvordan de kan agere i situationen.

Sammenfattende er det dog Rådet for Sikker Trafiks opfattelse, at det er en god ide at se på de nuværende regler for kørekortsfornyelse og under alle omstændigheder at begrænse gruppen af ældre medborgere, der bør undergives en lægefaglig screening.

Derimod rejser en fuldstændig ophævelse af de gældende regler om aldersbetinget kørekortsfornyelse en række spørgsmål, jf. ovenfor, som det nu fremlagte udkast til forslag til ændring af færdselsloven ikke forholder sig til. Problemstillinger, som i øvrigt for en stor dels vedkommende specifikt er anerkendt som reelle i det seneste kun 2 år gamle lovforslag fra Justitsministeriet, hvor aldersgrænsen blev hævet fra 70 til 75 år.

Rådet skal derfor anbefale, at der sker en afklaring af de påpegede forhold, således at der tilvejebringes et mere fyldestgørende og det bedst tænkelige grundlag for at vurdere, hvorvidt – og i givet fald hvilke konsekvenser – en fuldstændig ophævelse af alderskravet måtte have i forhold til trafiksikkerheden, samt hvilke andre retningslinjer mv., der skal træde i stedet.

Hvis det besluttet at fjerne lægetjekket ved fornyelse af kørekort, skal Rådet under alle omstændigheder anbefale, at der gennemføres en grundig evaluering af ændringen for at vurdere effekten på trafiksikkerheden, de pårørendes rolle og de konkrete procedurer mv. omkring lægeindberetninger mv..

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller  
adm. direktør

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** lkoreskole@gmail.com  
**Sendt:** 29. maj 2017 22:01  
**Til:** Kristina Mortensen  
**Emne:** Hørringssvar fra Kørelærerforeningen.

**Sag:** TS2100101-00015  
**Sagsdokument:** 4530945

Kære Kristina, mit navn er Lisbet Jensen, jeg er formand for Kørelærerforeningen og her er mine kollegaers kommentarer og input til følgende:

### §43

Stk. 4. Undervisningsforløbet ved køreuddannelsen til kategorierne A1, A2, A og B skal strække sig over mindst 14 undervisningsdage.

Stk. 5. Undervisningsforløbet ved køreuddannelsen til kategorierne C1, C, D1 og D skal strække sig over mindst 12 undervisningsdage.

Stk. 6. Undervisningsforløbet ved køreuddannelsen til kategorierne AM og C/E skal strække sig over mindst 10 undervisningsdage.

Stk. 7. Undervisningsforløbet ved køreuddannelsen til kategori C1/E, D1/E og D/E skal strække sig over mindst 7 undervisningsdage.

Stk. 8. Undervisningsforløbet ved køreuddannelsen til kategori B/E og til den i § 12, stk. 1, nr. 4, foreskrevne uddannelse (B+) skal strække sig over mindst 3 undervisningsdage.

### Forslag til ændringer

Strækker sig over xx undervisningsdage foreslås i alle tilfælde ændret til :

Strækker sig over en tidsperiode der fra start til slut er mindst xx dage

### Begrundelse

Flere politikredse har tolket "strækker sig over mindst xx undervisningsdage" som at undervisningen som minimum skal fordeles på det nævnte antal gange. Det er en overfortolkning i forhold til hvordan ordet "strækker" normalt bruges på dansk, og har i følge vores opfattelse aldrig været intentionen med reglen.

Det giver jo heller ingen mening at 29 lektioner skal fordeles på mindst 14 gange, når der ofte undervises 4 lektioner af gangen. I de nævnte politikredse har vi eksempler på at elever blev afvist til prøven til B fordi det samlede antal sessioner kun har været 13. (Undervisningsgange, test, prøve mv.) De tvinger blot kørelærerne til at opfinde små seancer alene for at nå tallet 14, uden at det på nogen måde tilfører værdi til undervisningsprocessen.

### Bilag 3 VI Lektionsplanens anvendelse

Kørelærerforeningen foreslår en generel lempelse af intentionerne i dette afsnit. Den helt utrolige og detaljerede styring af kørelærernes undervisning og pædagogiske principper giver ingen værdi, men er konstant kilde til en konfrontation med politiet, der både skal være samarbejdspartnere i forhold til køreprøverne og kontrollanter i forhold til lektionsplanen.

Vi foreslår at stykke 4, 6, 8, 14 helt udgår.

### Begrundelse:

Nutidens unge har så forskellige forudsætninger for læring at det ikke giver mening at presse dem ind i det samme format/forløb. Nutidens læring fordrer differentieret undervisning som i høj grad tilpasses den enkelte elev.

I den forbindelse er køreundervisningen ikke anderledes end anden undervisning af unge, og på ungdomsuddannelserne ville man anse et så detaljeret regelsæt som værende stærkt forældet og uden nogen som helst relation til virkeligheden.

Selvfølgelig skal en elev da kunne blive syg eller tage det samme modul om igen uden at skulle tage hele køreuddannelsen forfra, og selvfølgelig er det nok at elev og kørelærer underskriver en gang på at køreuddannelsen er gennemført som beskrevet. Hvor i samfundet er der ellers krav om 25 ens underskrifter eller mere for en forholdsvis kort uddannelse?

Det er som om de nuværende regler indeholder en forældet tankegang om at de offentlige love, regler og cirkulærer skal bruges til at opdrage kørelærerne i en bestemt retning. Moderne læring tager udgangspunkt i at eleven skal have opnået de rigtige kompetencer. Vejen dertil vil være forskellig fra elev til elev og derfor skal kørelærerne have den fulde pædagogiske frihed til at tilrettelægge sin undervisning efter de praktiske omstændigheder. Herunder naturligvis at kunne tage nødvendigt hensyn til fysisk og psykisk sygdom, ferier med deleforældre, vejr og vind, problemer med køretøjer og veje osv osv. Og det uden at være, som nogle af de eneste inden for undervisning, udsat for trusler om straf i form af bøde eller fængsel.

Men det vigtigste hensyn er at eleverne er forskellige. Med de nuværende regler presses eleverne ind i et maskineri baseret på at alle er ens og at undervisning kan fastlægges ud fra beregnede gennemsnit.

Vi ved at Færdselsstyrelsen arbejder på at definere nye og friere rammer for køreuddannelsen. Derfor bør man allerede nu fjerne de allerværste eksempler på overbureaukratiske regler. Disse regler giver ingen mening, tilfører ingen værdi til undervisningen og er kun udtryk for et syn på læring der hører hjemme i et andet århundrede.

VII. Særlig køreundervisning:

4) I den særlige køreundervisning skal alle obligatoriske lektioner være gennemgået, inden teoriprøven kan aflægges.

Foreslås ændret til:

4) Det er dog muligt at anvende 2 af de obligatoriske praktiske lektioner efter teoriprøvens aflæggelse til en evaluerende praktisk prøve med efterfølgende repetition.

Begrundelse:

Det giver ingen mening at elever der skal gennemføre særlig køreundervisning er dårligere stillet end "almindelige" elever. Det virker stærkt diskriminerende.

Rar hilsen Lisbet Jensen, formand, mobil 24240245.

Sendt fra min iPhone

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Charlotte Göthilda Magnéli <CGM@SUM.DK>  
**Sendt:** 30. maj 2017 09:01  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Kristina Mortensen  
**Emne:** VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort  
**Vedhæftede filer:** STPS's bemærkninger.DOCX

Til Færdselsstyrelsen

Sundheds- og Ældreministeriet kan henholde sig til Styrelsen for Patientsikkerheds bemærkninger (se vedhæftede).

Med venlig hilsen

---

**Charlotte Göthilda Magnéli**  
Fuldmægtig, Jura og Psykiatri

Direkte tlf. 72269543  
Mail: [cgm@sum.dk](mailto:cgm@sum.dk)

Sundheds- og Ældreministeriet • Holbergsgade 6 •  
1057 København K • Tlf. 7226 9000 • Fax 7226 9001 • [www.sum.dk](http://www.sum.dk)

---



**Fra:** Kristina Mortensen [<mailto:krmo@fstyr.dk>]  
**Sendt:** 1. maj 2017 15:56  
**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Til høringsparterne

Se venligst vedlagt høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Med venlig hilsen

Kristina Mortensen  
Specialkonsulent



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

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

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

*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Dato 22-05-2017

HLH

Sagsnr. 3-5010-588/1

7222 9375

## Høring over udkast til bekendtgørelse om kørekort

Styrelsen for patientsikkerhed har følgende bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om kørekort udsendt 1. maj 2017:

1. Af § 31 fremgår det, at "Lægeattesten, jf. § 3, stk. 4, skal være afgivet på en blanket, der er godkendt af Sundhedsstyrelsen."

Dette bør ændres til Styrelsen for Patientsikkerhed.

2. Af § 31 Stk. 3 fremgår det, at "Lægeattesten skal udstedes af ansøgerens sædvanlige læge eller anden speciallæge." Det skal foreslås, at "eller anden speciallæge" slettes, da det i praksis jævnligt giver vanskeligheder. Det åbner op for, at enhver speciellæge, herunder speciallæger i almen medicin, kan udfylde attesten. Udgangspunktet er, at det bør være den "sædvanlige læge" der varetager opgaven, dvs. den praktiserende læge, man er tilmeldt.

På den nuværende attest står der følgende: "Lægeattesten på de følgende sider (afsnit B) skal udfyldes af Deres sædvanlige læge. Hvis en anden læge udfylder lægeattesten, skal De give en fyldestgørende grund hertil:"

Borgerservice, politiet og STPS har jævnligt sager omkring denne problemstilling fordi der dukker erklæringer op, som ikke burde være udfærdiget af den pågældende.

3. Bilag 2, afsnit. G. Psykiske sygdomme eller svækkelser, pkt. 2) "Ved kognitiv svækkelse skal ansøgeren eller føreren henvises af egen læge eller speciallæge i psykiatri/geriatri eller neurologi til en vejledende helbredsmæssig køretest."

Lægerne kan ikke henvise til Vejledende helbredsmæssig køretest og den foreliggende formulering er derfor forkert. Såfremt ansøgeren eller føreren er ved lægen i forbindelse med udstedelse eller fornyelse af kørekort kan lægen give en "anbefaling om afholdelse af vejledende helbredsmæssig køretest" ligesom det er formuleret i Afsnit C: Førlighed. Såfremt ansøgeren eller føreren er ved lægen i anden sammenhæng kan lægen enten give et "lægeligt kørselsforbud" eller anbefale opstart en kørekortsag.

4. Afsnit H. Alkohol, narkotika og lægemidler: Formuleringen "efter en periode, hvori den pågældende beviseligt har været afholdende" foreslås bedre defineret. Det må være klart, hvad der menes med at være afholdende og hvorledes det dokumenteres.

Henrik L. Hansen

Styrelsen for Patientsikkerhed  
Tilsyn og Rådgivning Syd

Nytorv 2, 1.  
6000 Kolding  
Tlf. +45 7222 7950  
Email sesyd@sst.dk

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

## Kristina Mortensen

---

**Fra:** Rune Noack <RUN@DI.DK>  
**Sendt:** 1. juni 2017 13:12  
**Til:** Kristina Mortensen; Færdselsstyrelsen  
**Emne:** Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse af kørekort, TS 2100101-0015

DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse:

DI Transport skal henvise til at forslag fra Implementeringsrådet om kørekort D til erhvervsmæssig personbefordring, der er en overimplementering af EU-reglerne. DI Transport skal endnu engang opfordre til at kategorien afskaffes.

Derudover skal DI Transport henlede opmærksomheden på, at der er en række udfordringer for EU-statsborgere, der skal have ombyttet deres kørekort til et dansk kørekort. For det første tager ombytningen urimelig lang tid som f.eks. op til 6 måneder, og for det andet bliver ansøgerne i perioden udstyret med et midlertidigt kørekort, der ikke kan bruges uden for Skandinavien. Det betyder f.eks. at en tysk borger ikke kan rejse hjem til familien i bil eller passe sit arbejde, hvis det indebærer kørsel i andre lande end Skandinavien.

Med venlig hilsen

**Rune Noack**  
Chefkonsulent

(+45) 3377 4834  
(+45) 41170083 (Mobil)  
[run@di.dk](mailto:run@di.dk)  
[transport.di.dk](http://transport.di.dk)

