

**From:** Mads Konge (MAKO.ZBC - Lærer - SLDA - ZBC)  
**Sent:** 23. januar 2020 20:59 (UTC +02)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Anett Callesen  
**Subject:** TS20800-00397

Bemærkning til:

*§ 20 Stk. 8. De individuelle køretimer for chauffører, der skal udføre godstransport, skal gennemføres i køretøjer med en varieret belæsning fra 0 til 100 procent af teknisk tilladt totalvægt.*

Jeg mener det er uhensigtsmæssigt krav at stille på baggrund af følgende argumenter:

- 1) At køre med fuld last er væsentligt mere miljøbelastende.
- 2) Køretimerne foregår på almindelig vej og derfor begrænser færdselsloven mulighederne for hvor "grænsesøgende" der kan køres. Derfor vil forskellen mellem tom og fuld last ikke være betydende under de normale forhold som det er muligt at øve under. Undervisningen foretages ikke i køretøjer der væsentligt ændre køreegenskaber under fuld læs.

I øvrigt bemærker jeg, at kørsel med belæsning fra 0-100 % af teknisk tilladt totalvægt både er teknisk og lovgivningsmæssigt umuligt at efterleve.

0% af teknisk tilladt totalvægt vil være 0 kg og så let kan en lastbil eller bus slet ikke blive.

100% af teknisk tilladt totalvægt vil i mange tilfælde være ulovligt fordi man derved overstiger den registrerede tilladte totalvægt og dermed kører med overlæs.

Hvis Færdselsstyrelsen agter at bibeholde denne form for varieret belastning af køretøjet, så bør den tilrette teksten, så den giver mening ved at f.eks. at ændre til "0-100% af nyttelast" i stedet for "0 til 100 procent af teknisk tilladt totalvægt".

Med venlig hilsen

**Mads Konge**  
Lærer

Direkte:  
Email: mako@zbc.dk



Dalsvinget 18-20  
4200 Slagelse  
Telefon: 5578 8888

CVR: 10 52 18 15  
EAN: 5798000553682  
[www.zbc.dk](http://www.zbc.dk)

ZBC er fusioneret med SOSU Sjælland og Selandia. Den fusionerede skole hedder ZBC.

Idom den 28/1-2020

Danske kørelæreres landsforbund "dkl" har følgende svar til høringen. TS20800-00397

Vi finder det er en dårlig ide at indføre IKT-Værktøjer på efteruddannelsen af chauffør til lastbil og bus. "eu kvalifikationsbevis"

Dette skyldes at mange chauffører ikke vil få gavn af den form for undervisning, da det vil være for krævende for dem. De vil have mere ud af almindeligt undervisning hvor de er til stede i lokalet og der med kan få besvaret og uddybet emnerne der undervises i.

Da kursusset er et "tvunget" kursus som vognmændene skal sende deres medarbejder på hver 5 år. Finder vi det mest fornuftige er at der ikke gives adgang til E-læring i op til 12 timer. Vi foreslår at der er klasse undervisning i de 12 timer.

Vi finder det vil være en dårlig ide at lave fjernundervisning på efteruddannelsen for lastbil / Bus. Da vi så vil kunne se det er noget skal laves i fritiden. For de chauffører der skal have den 5 dags eu kvalifikationsbevis. Derfor foreslår vi at dette slettes, således at undervisningen skal være på skolen i alle de 5 dage.

Vi kan ikke se formål med at dele undervisningen i 2 dage af 3½ time pr dag. Dette vil kun være til besvær for dem der skal på kursusset. Vi foreslår i beholder det som et 5 dags kursus med 5 hele dage. Og helst som et samlet forløb.

Vi finder ikke grundlag for at der er prøve i efteruddannelsen for lastbil / bus der kan dumpes. Dette skyldes at dette er et opdatering af chaufførernes viden og ikke skal være prøvefikseret undervisning der er på skolen. Vi anbefaler at prøven udgår og erstattes af anden undervisning der giver mening at lægge på eu kvalifikationsbeviser.

Vi er bekendt med at amu-skolerne har lagt prøve på selv eu efteruddannelses selv om det ikke står som et punkt i bekendtgørelsen. Vi forventer i får det rettet, så bekendtgørelses her følges.

Vi finder i dkl også det er vigtigt at de sociale sammen vær, der er ved at komme på et kursus bevares.

Alle vores bemærkninger er til §21, 22, 52.

På vegne af Danske kørelærers landsforbund.

Carsten Feldborg

**From:** John Roy Vesterholm  
**Sent:** 10. februar 2020 16:00 (UTC +02)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Anett Callesen  
**Subject:** Høringssvar vedr. Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport - j.nr. TS20800-00397

Til Færdselsstyrelsen,

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport:

*Forslag til nye undtagelser til bekendtgørelsen*

Det fremgår at bekendtgørelsen ikke skal finde anvendelse for førere af køretøjer i landdistrikter, der forsyner deres egen virksomhed, såfremt føreren ikke tilbyder transportydelser, og såfremt transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden.

Ligeledes skal bekendtgørelsen ikke finde anvendelse på førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, medmindre kørslen er en del af chaufførens hovedaktivitet eller overstiger 100 km fra basen for virksomheden, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.

DTL er ikke enig i, at der skal der skal indføres nye undtagelser til bekendtgørelsen. Efter DTLs opfattelse kan dette være til fare for trafiksikkerheden.

Førere af køretøjer i landdistrikter, der forsyner deres egen virksomhed, og uanset om transporten er lejlighedsvis, bør netop omfattes af bekendtgørelsens krav. Fordi chauffører der ikke kører jævnligt og som måske kører lejlighedsvis indlejet materiel kan let blive til fare for trafiksikkerheden, netop fordi de ikke når at oparbejde en fornuftig erfaring i kørsel og håndtering af de pågældende køretøjer.

Fsva. den generelle undtagelse førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder, så bemærker DTL, at der er tale om generel undtagelse alene på grundlag af erhverv, uanset om dette måtte være til fare for trafiksikkerheden.

Førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder der anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed vil typisk ikke opnå den store erfaring med køretøjerne, hvilket betyder at der er fare for ikke at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl. Det skyldes netop det forhold, at de kun kører under 100 km og derfor ikke altid opnår en stor erfaring med køretøjerne.

I dag er de fleste lastvogne med automatiseret gearskifte, som betyder at man som chauffør er nødt til at sætte sig ind i hvordan det fungerer inden man begynder at køre og udstyr til sammenkobling af køretøjer er også avanceret, og derfor er man nødt til at have en

form for kendskab til materiellet, inden man begiver sig ud i trafikken, uanset om man skal køre 5 eller 1000 km på offentlig vej. Den nødvendige kompetence på området har man slet ikke nogen mulighed for at tilegne sig, når man skal køre i noget materiel der fx lige bliver lejet ind til dækning af et øjeblikkeligt behov.

#### *Krav til erhvervschaufførers kvalifikationer og uddannelse*

§ 7, stk. 2 i bekendtgørelsen foreslås tilrettes således, at det nu er muligt for varebilschauffører, der er i besiddelse af kørekort til det pågældende køretøj, og som er ved at gennemføre en uddannelse som nævnt i § 59 som led i en erhvervsuddannelse eller en erhvervsgrunduddannelse, som er godkendt af Undervisningsministeriet, at udfører indenlandsk godstransport, selvom de pågældende endnu ikke har afsluttet uddannelse og bestået den i § 59, stk. 4 nævnte prøve.

DTL er positive overfor forslaget til ændring til også at gælde for varebilschauffører.

#### **Venlig hilsen**

**John Roy Vesterholm**  
Chefjurist

DTL Danske Vognmænd  
Grønningen 17, stuen  
1270 København K  
Tel: +45 70 15 95 00  
Mobil +45 40 63 64 33



Følg os på de sociale medier



Forsikringspartner for  
DTL-Danske Vognmænd  
Hør mere på tlf. 70121232

Se mere på [www.if.dk/dtl](http://www.if.dk/dtl)

---

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

**Sendt:** 23. januar 2020 12:29

**Emne:** Høring vedr. Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport



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

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

**From:** Ole Kirkelund  
**Sent:** 18. februar 2020 11:49 (UTC +02)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Anett Callesen  
**Subject:** Høringssvar: Bek. om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer (J.nr. TS20800-00397)

Til Færdselsstyrelsen

**(J.nr. 20800-00397)**

**Høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

De Danske fremsender hermed høringssvar til ovennævnte høring, idet vi indledningsvist skal bemærke, at vi ikke står anført på høringslisten. Vi tillader os dog alligevel, at afgive høringssvar, eftersom vi forud for denne høring i flere omgange har været i tæt dialog med Færdselsstyrelsen om netop fortolkningen af undtagelsesbestemmelserne i bekendtgørelsens § 4. Til § 4 foreslås der således visse ændringer som følge af direktiv (EU) 2018/645 af 18. april 2018 om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Vi henviser i den forbindelse til vores seneste korrespondance pr. e-mail fremsendt til Færdselsstyrelsen den 29. januar 2020 vedhæftet tidligere korrespondance fra 12. marts 2019 og 15. januar 2019. (Seneste korrespondance er vedlagt).

Vi håber, at Færdselsstyrelsen på den baggrund vil tage følgende bemærkninger i betragtning:

Jf. vores tidligere korrespondance har vi i enighed med Færdselsstyrelsen allerede i oktober 2015 fået slået fast, at undtagelse fra kvalifikationskravene og efteruddannelseskravene ikke kun er relevante for mekanikere (vedligeholdelsespersonale) – men også for andre personalegrupper som f.eks. sælgere.

Til stor lettelse for branchen fik vi (i notat af Trafik- og Byggestyrelsen af 13. oktober 2015) præciseret, at sælgere i forbindelse med demonstrationskørsel og kørsel med salg og levering af nyt køretøj også er omfattet af undtagelserne.

Det var et centralt formål med notatet, at mekanikere og sælgere blev ligestillet med hensyn til undtagelserne for krav om kvalifikationsuddannelse. Vi havde blot ikke tænkt over den helt sammenlignelige situation, hvor en sælger afhenter et brugt køretøj hos en kunde i forbindelse med aflevering af et nyt.

Denne situation er imidlertid hverken nævnt i bekendtgørelsens § 4, nr. 3 og 4 eller i ovennævnte notat. Situationen er heller ikke beskrevet i Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen. Situationen er dog helt at ligestille med alle de allerede nævnte situationer, hvor en mekaniker fører et brugt og allerede ibrugtaget køretøj i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse. Der er således ingen saglige grunde til ikke at ligestille mekanikere og sælgere på dette punkt.

Derfor mener vi, at der er behov for yderligere at præcisere undtagelserne fra kvalifikationskravene og efteruddannelseskravene mere generelt - udover de aktuelle forslag til præcisering af undtagelserne i bekendtgørelsens § 4.

Helt konkret bør det præciseres, at sælgere kan køre i kunders allerede ibrugtagne køretøjer i forbindelse med køb og salg af nyt køretøj, ligeså vel som mekanikere kan køre i disse køretøjer i forbindelse med reparation og vedligeholdelse.

Det ville desuden være en korrekt fortolkning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 samt af ændringsdirektivet (EU) 2018/645, som bekendtgørelsen skal gennemføre.

En præcisering kunne evt. ske via en opdatering / supplerings af bekendtgørelsens § 4 jf. ovenstående, men da bestemmelserne her blot gengiver direktivets artikel 2 bør en præcisering muligvis i stedet ske ved en uddybning af bekendtgørelsens kapitel 1 om definitioner og anvendelsesområde.

Direktivet er således overhovedet ikke møntet på mekanikere eller sælgere, og den kørsel de udøver som et led i deres respektive erhverv som henholdsvis mekanikere og sælgere. Kravene er tiltænkt udøvere af chaufførerhvervet, hvor selve kørslen / transporten af gods eller personer kan anses for hovederhvervet eller det egentlige formål med kørslen.

Hverken for mekanikere eller sælgere kan selve kørslen anses for at være hovederhvervet, og deres kørsel kan i reglen ikke anses for et led i udøvelsen af chaufførerhvervet i direktivets forstand.

Bekendtgørelsens § 4, nr. 1 – 7, gengiver som nævnt blot teksten i direktivets artikel 2. Artikel 2 er indikativ, og kan ikke i sig selv anses for udtømmende, når det gælder hvilke erhvervsgrupper og kørselssituationer, der er undtaget fra kvalifikationskravene.

Det må betragtes som overimplementering og unødigt indgribende, hvis f.eks. sælgeres kørsel i forbindelse med afhentning af brugt køretøj i forbindelse med aflevering af nyt skal anses for at være omfattet af kvalifikationskravene jf. bekendtgørelsen.

Det fremgår således af præamblen til direktiv 2003/59/EF pkt. 4 og 5, at kravet om kvalifikationsuddannelse er møntet på udøvelsen af chaufførerhvervet – ikke kørsel udført af mekanikere eller sælgere som et led i udførelsen af deres erhverv som henholdsvis mekanikere eller sælgere. Der står således (vores understregning):

*”(4) Formålet med at fastsætte nye fællesskabsregler er at sikre, at chaufføren har de nødvendige kvalifikationer både for adgang til og for at drive erhverv som chauffør.*

*(5) Kravet om grundlæggende kvalifikationer og om efteruddannelse tager navnlig sigte på at forbedre færdselssikkerheden og chaufførens sikkerhed, herunder i forbindelse med de operationer, chaufføren foretager, når køretøjet holder stille. Desuden tager en modernisering af chaufførerhvervet sigte på at gøre unge interesserede i dette erhverv, hvilket skulle bidrage til at rekruttere nye chauffører i en periode, hvor der er mangel på disse.”*

Af den EØS-relevante tekst til direktiv 2018/645/EU pkt. 6 står der endvidere:

*”(6) For at give sikkerhed og sammenhæng med andre EU-retsakter bør der foretages en række ændringer til undtagelserne i direktiv 2003/59/EF under hensyntagen til de tilsvarende undtagelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (2). Nogle af disse undtagelser vedrører situationer,*

*hvor kørsel ikke er chaufførens hovedaktivitet, og hvor det ville være en uforholdsmæssig stor byrde for chaufførerne at kræve, at de opfylder kravene i direktiv 2003/59/EF. Generelt anses kørsel ikke for at være chaufførens hovedaktivitet, hvis den udgør mindre end 30 % af den månedlige arbejdstid."*

Med andre ord er direktivet og kvalifikations- og efteruddannelseskravene heri slet ikke møntet på hverken mekanikere eller sælgere, der foretager kørsel i lastbil med eller uden hænger eller i bus i forbindelse med udførelsen af deres erhverv som mekanikere eller sælgere.

Vi bemærker endvidere, at udkastet til ændring af bekendtgørelsen for så vidt angår ændringerne til undtagelserne i § 4 ikke medtager undtagelserne i direktivets artikel 2, stk. 2, litra b og c. Her fremgår det netop, at direktivet ikke finder anvendelse på førere, der (b) ikke tilbyder transportydelser og hvor (c) medlemsstaterne finder, at transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden. Vi anbefaler, at disse undtagelser indarbejdes i bekendtgørelsen.

Det er unødigt belastende for vore medlemmer, at der er usikkerhed om, hvorvidt mekanikere og sælgere er omfattet krav om kvalifikationsuddannelse eller ej, ligesom det er unødigt omkostningsfuldt at gennemføre uddannelsesforløb for store personalegrupper, der i realiteten ikke er omfattet af kvalifikationskravene og efteruddannelseskravene i direktivet.

Vi håber, at Færdselsstyrelsen er enige heri, og at man vil se positivt på en præcisering af undtagelserne i bekendtgørelsen § 4 eller alternativt en klarere afgrænsning af bekendtgørelsens anvendelsesområde. Der bør samtidig overvejes en opdatering af Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen. Præcisering ville i givet fald også kunne tjene som vejledning til de kontrollerende myndigheders (Politiets) vurdering i konkrete situationer.

Med venlig hilsen

Ole Kinkelund  
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V  
Tel. 2323 2520  
Mail. [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)  
[www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail [dbi@bilimp.dk](mailto:dbi@bilimp.dk).



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

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

J.nr.: Transport - JV/aj  
Deres sagsnr.: TS20800-00397

19. februar 2020

### **Høringssvar fra 3F vedrørende udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

Færdselsstyrelsen har i notat af 23. januar 2020 sendt udkast til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport i høring.

3F har følgende kommentarer:

#### **Nye undtagelsesregler til bekendtgørelsen**

De foreslåede nye undtagelsesregler, der vedrører førere af køretøjer i land-distrikter, som forsyner deres egen virksomhed, hvor føreren ikke tilbyder transportydelser, transporten er lejlighedsvis, og ikke påvirker trafiksikkerheden, mener vi er for upræcise.

Det samme gælder undtagelsesbestemmelsen for førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervs-mæssige virksomhed.

Vi vil derfor foreslå, at undtagelsesbestemmelserne bliver mere præcise. Herunder at det tydeliggøres, at medarbejdere, der er ansat som faste chauffører i landbrug, maskinstationer og lignende, skal følge de almindelige bestemmelser – og dermed ikke vil være omfattet af undtagelsesbestemmelserne.

#### **Efteruddannelsens syvtimersperioder kan deles op**

Der gives nu mulighed for, at dagene i efteruddannelsen kan deles op i for eksempel 3,5 timer på den ene dag og de resterende timer på den anden dag.

Det er en ny mulighed, som vi i 3F er meget betænkelige ved – dels i forhold til undervisningens tilrettelæggelse og dels i forhold til planlægning af frihed til uddannelse.

FAGLIGT FÆLLES FORBUND  
Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: 3f@3f.dk  
www.3f.dk  
CVR-nr. 31 37 80 28



Hvis kursusdagene deles op i timer og fordeles over flere dage, vil det betyde, at kursusdeltagerne ikke får det samme udbytte af undervisningen, som hvis kurset er samlet på én dag. Efteruddannelsen er i forvejen opdelt i moduler i form af korte kurser af ned til én dags varighed, og vi ser ikke et behov for at opdele kurserne yderligere.

Venlig hilsen ,



Jan Villadsen  
Gruppeformand  
3F Transport

**Færdselsstyrelsen**

Sorsigvej 35  
6720 Ribe

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

Cc.: Anett Callesen [anca@fstyr.dk](mailto:anca@fstyr.dk)

Jeres journalnummer: TS20800-00397

Dato: 19.02.2020

**Høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

ITD har ingen bemærkninger til forslaget.

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

[itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)  
[itd.dk](http://itd.dk)

CVR: 40990917

Med venlig hilsen

ITD

Simon Bøgesvang

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

21. februar 2020  
J.nr.: 2020-033139  
Sagsbehandler: Sofie Kejløv Dybro

**POLITIOMRÅDET**  
**Nationalt Færdselscenter**

Polititorvet 14  
1780 København V  
Telefon: 3314 8888

E-mail: pol-nfae@politi.dk  
Web: www.politi.dk

Sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og [anca@fstyr.dk](mailto:anca@fstyr.dk)

## **Vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse fører af køretøjer i vejtransport – Færdselsstyrelsens j.nr. TS20800-00397**

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 23. januar 2020 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse fører af vejtransport.

Bekendtgørelsen ophæver den nugældende bekendtgørelse nr. 1327 af 29. november 2017 og indfører blandt andet nye undtagelser til bekendtgørelsen, ligesom ordningen med nationale uddannelsesbeviser ophæves.

Rigspolitiet har i forbindelse med høringen indhentet bidrag fra politiets tungvognscentre. Rigspolitiet har på den baggrund følgende bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport:

### *Chauffører der udfører firmakørsel i varebiler*

Det fremgår af bekendtgørelsens § 3, stk. 2, at bekendtgørelsens kapitel 9 omfatter førere af dansk indregistrerede varebiler eller vogntog, hvortil der kræves kørekort til kategori B, B+ eller B/E samt tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1 eller 2. Bekendtgørelsens anvendelsesområde for så vidt angår førere af varebiler er således begrænset til chauffører, der udfører godskørsel for fremmed regning.

Rigspolitiet finder, at førere af varebiler, i lighed med førere af køretøjer hvortil der kræves kørekort til kategori C1, C1+E, C eller C+E, bør omfattes af bekendtgørelsen ved udførsel af firmakørsel i henhold til godskørselslovens § 2, stk. 4,



således at der stilles samme krav til førere af varebiler, som udfører erhvervsmæssig vejtransport med egne varer, som til førere af varebiler der udfører godstransport for fremmed regning.

Side 2

#### *Præcisering af bekendtgørelsens § 5*

Rigspolitiet er opmærksom på, at ordlyden af bekendtgørelsens § 5 er overensstemmende med artikel 2, stk. 2 i direktiv 2003/59/EF. Det skal imidlertid bemærkes, at formuleringen af bestemmelsen giver anledning til betydelig usikkerhed om undtagelsesbestemmelsens anvendelsesområde.

Det er eksempelvis uklart, hvordan begreberne "landdistrikter" og "lejlighedsvis kørsel" skal forstås. Det kan således være vanskeligt for politiet af fastlægge om den udførte kørsel er lejlighedsvis, ligesom det ikke fremgår, hvad der skal lægges vægt på ved vurderingen af om transporten "ikke påvirker trafiksikkerheden".

Af hensyn til politiets håndhævelsesmuligheder anmodes derfor om, at bestemmelsen præciseres, eller at der udarbejdes fortolkningsbidrag til bestemmelsens anvendelsesområde. Det bør i den forbindelse også præciseres, hvordan anvendelsen af bekendtgørelsens § 5 skal afgrænses i forhold til § 6.

#### *Sanktionsbestemmelse*

Efter bekendtgørelsens § 71, stk. 2 straffes med bøde den arbejdsgiver, der ikke sikrer sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med bekendtgørelsens regler er i besiddelse af et chaufføruddannelsesbevis samt opfylder alders- og erfaringskravene fastsat i bekendtgørelsen. Rigspolitiet finder, at bestemmelsen tillige bør omfatte arbejdsgiverens pligt til at sikre sig, at dennes chauffører er i besiddelse af varebilschaufføruddannelsesbeviser og beviser for handicapbevidstgørende kursus.

#### *Øvrige bemærkninger*

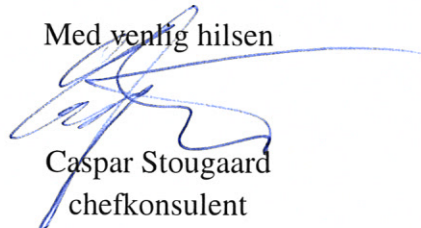
Det bemærkes, at der i bekendtgørelsens § 4, nr. 2 blandt andet henvises til "civilbeskyttelsestjenesten" og "ordensmagten", der ikke svarer til de nuværende myndighedsbetegnelser, og som efter Rigspolitiets opfattelse er egnet til at skabe uklarhed om, hvem der er omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Rigspolitiet skal





derfor anbefale, at bestemmelsen formuleres i overensstemmelse med § 4, nr. 2 i Side 3  
den nugældende bekendtgørelse.

Med venlig hilsen



Caspar Stougaard  
chefkonsulent



**From:** Maja Schiøth Dyrby  
**Sent:** 21. februar 2020 11:02 (UTC +02)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Anett Callesen; Michael Ørum Henriksen; Anne Mette Vang-Rydall; Marianne Winther Jarl  
**Subject:** Svar på høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, j.nr. TS20800-00397

Til Færdselsstyrelsen

I forbindelse med høring om udkast til revideret bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer vil jeg gøre opmærksom på den dialog, Færdselsstyrelsen og Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har haft vedr. regulering af prøvespørgsmålet i forbindelse med det nye prøvekrav i AMU, som trådte i kraft 1. januar 2020. Her har Færdselsstyrelsen fortolket bekendtgørelsen sådan, at der ikke skulle være AMU-prøve på efteruddannelse for erhvervschauffører og varebilschauffører, som (kan) udgøres af arbejdsmarkedsuddannelser. Fra STUK's side ser vi gerne, at dette bliver ekspliciteret, nu hvor bekendtgørelsen alligevel skal revideres. Det vil sige i § 22 og § 61, som vedrører de to chaufførefteruddannelser. Jeg har tidligere opfordret til dette i en korrespondance med Anett Callesen om det nye EU-direktiv i september 2019.

Derudover har jeg hæftet mig ved § 42, særligt stk. 2 vedr. ansøgning om godkendelse af uddannelsescentre til at udbyde bl.a. førnævnte efteruddannelser. Her fremgår det, at de Uddannelsescentre, der af Undervisningsministeriet er godkendt efter lov om erhvervsuddannelser og lov om arbejdsmarkedsuddannelser til udbud af henholdsvis erhvervsuddannelser og arbejdsmarkedsuddannelser, skal anvende et særligt ansøgningsskema. Men det er ikke defineret, hvad ansøgningsskemaet skal indeholde i forhold til de generelle krav i § 42, stk. 1. Hvad er det nærmere bestemt, I godkender i forhold til de AMU-udbydere, der allerede er godkendt til at udbyde disse uddannelser som arbejdsmarkedsuddannelser. Er "ansøgningsskemaet" for at indhente og godkende fx undervisningsplan mv.

Med venlig hilsen  
Maja Schiøth Dyrby  
Fuldmægtig



**BØRNE- OG  
UNDERVISNINGSMINISTERIET**  
STYRELSEN FOR  
UNDERVISNING OG KVALITET

Styrelsen for Undervisning og Kvalitet  
Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K  
Tlf. nr.: 33 92 50 00

Direkte tlf.: +45 23 74 36 81  
E-mail: Maja.Schioth.Dyrby@stukuvvm.dk

Til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk),  
cc. [anca@fstyr.dk](mailto:anca@fstyr.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

6. februar 2020  
2020165687475029

## Høringssvar: Høring vedr. bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport j.nr. TS20800-00397.

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

I forbindelse med chaufførernes handicapbevidstgørende uddannelse bl.a. i henhold til buspassagerers rettigheder vil vi gerne gøre opmærksom på Københavns lufthavns uddannelse af personalet. Københavns lufthavn har lavet et e-learning kursus, der består af seks forskellige videoer, hvor personer med forskellige handicap og diagnoser fortæller om deres oplevelser med at skulle rejse og hermed igennem en lufthavn. Alle 1.250 virksomheder og i alt 24.000 personer, der har ID-kort til Københavns Lufthavn, skal gennem dette kursus.

Videoerne kan ses her:

### 1) HVEM HAR RET TIL HJÆLP OG INTRO TIL FALCK (05.14)

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** <https://youtu.be/Scmm2MWQrY0>

### 2) MOBILITETSHANDICAP (07.16)

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** <https://youtu.be/Tf9vP96XStc>

### 3) SYNSHANDICAP (03.48)

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** [https://youtu.be/osd\\_qphILGg](https://youtu.be/osd_qphILGg)

### 4) HØREHANDICAP (03.44)

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** <https://youtu.be/42u7zfHvFUI>

### 5) TALEHANDICAP (05.19)

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** <https://youtu.be/EQIK-G7RiTs>

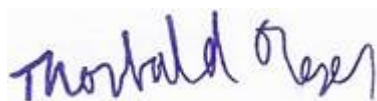
### 6) USYNLIGE HANDICAP (07.49) OBLIGATORISK

**KLIK HER FOR AT STARTE VIDEO:** <https://youtu.be/XdPjff80z34>

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).



Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, reading "Thorkild Olesen". The signature is written in a cursive style with a large initial 'T'.

Thorkild Olesen  
*Formand*

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
info@fstyr.dk, cc anca@fstyr.dk  
J.nr. TS20800-00397

DEKRA Equipment & Services A/S  
Kirkebjerg Allé 90  
2605 Brøndby  
CVR: 33 58 55 86  
Telefon: 70 60 65 00  
E-mail: des@dekra.dk

## **Hermed DEKRAs bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

Færdselsstyrelsen har pr. d. 23-01-2020 sendt udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. Bekendtgørelsen ophæver bekendtgørelse nr. 1327 af 29. november 2017 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. DEKRA har på vegne af alle DEKRA AMU skoler følgende bemærkninger til lovforslaget:

### **Overordnede bemærkninger**

DEKRA er Danmarks største uddannelsesorganisation inden for transportområdet, og bidrager dagligt til at eksisterende og kommende chauffører, har den fornødne viden og relevante evner, i forhold til sikker og ansvarlig håndtering af de respektive transportformer. Det af Færdselsstyrelsen fremsendte udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, vurderer vi indeholder elementer der vil have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet og det øvrige samfund.

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er, som det er fremsat af Færdselsstyrelsen i høringsbrev af 23. januar 2020, at rette op på visse mangler, der blev afdækket af en evaluering af gennemførelse af direktivet i 2014. Dette finder vi ikke i tilstrækkelig grad afspejles i det fremsendte udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. I det følgende uddybes vores bemærkninger.

- Af udkastet fremgår det jf. §5 at bekendtgørelse ikke finder anvendelse *"på førere af køretøjer, der kører i landdistrikter for at forsyne deres egen virksomhed, når føreren ikke tilbyder transportydelser, og når transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden."*

Vi vurderer at denne formulering forudsætter en præcisering af hvad der definerer et

*landdistrikt, hvornår der er tale om forsyning af egen virksomhed, hvad der kendetegner lejlighedsvis transport, samt en konkretisering af hvilke chauffører der ikke påvirker trafiksikkerheden.* Trafiksikkerhed er relativt i forhold til både den enkelte chauffør samt det omkringliggende samfund, og som eksperter i undervisning og uddannelse inden for transportområdet, er det vores erfaring at uheld med store køretøjer ofte har store samfundsmæssige konsekvenser, både i form af personskader samt i tilfælde af miljømæssige påvirkninger. Særligt de chauffører, som kun lejlighedsvist betjener køretøjer i kategorierne C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D og D+E, har behov for efteruddannelse. Den enkelte chaufførs ajourføring inden for nye teknologiske fremskridt, ny viden om energirigtig og defensiv kørsel, trafiksikkerhed herunder ny viden om forsvarlig håndtering af gods, ny viden om arbejdsmiljømæssige foranstaltninger osv. er efter vores vurdering nødvendig, for at vi kan fastholde vores høje trafiksikkerhedsniveau.

- Af udkastet fremgår det jf. §6 at bekendtgørelsen ikke finder *"anvendelse på førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, medmindre kørslen er en del af chaufførens hovedaktivitet eller overstiger 100 km, fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet."*

Vi vurderer at man med denne formulering de facto åbner for, at størsteparten af danske virksomheder kan tilrettelægge deres transportforløb og medarbejdernes arbejdsdag, således at de ikke længere vil være underlagt krav om efteruddannelse. Såfremt man tilmed undtager virksomheder der tilbagelægger op til 600 km kørsel cirkulært omkring egen base for virksomhed, vil vi opleve et mærkbart tilbageskridt i forhold til det generelle uddannelses- og tilhørende trafiksikkerhedsniveau blandt danske storvognschauffører i transportsektoren. Dette er i særdeleshed problematisk, da de køretøjer der opererer inden for de fagområder som forslås undtaget, ofte er kendetegnet ved at transportere tungt belæssede kørsler, hvor uheld ofte har store samfundsmæssige konsekvenser, både i form af personskader samt i tilfælde af miljømæssige påvirkninger. Ydermere er der for denne

type transport ofte behov for skærpede sikkerhedsmæssige tiltag og dermed opdateret viden om nye regler og teknologiske fremskridt inden for området, samt viden om forebyggelse af højresvingsulykker, opdatering i fremgangsmåde ved livsreddende førstehjælp herunder brug af hjertestarter, trafiksikkerhed m.m. Efteruddannelse for disse faggrupper er efter vores vurdering nødvendig, for at vi kan fastholde vores høje trafiksikkerhedsniveau.

Vi bemærker i øvrigt at det jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 af 18. april 2018 fremgår at *"Chauffører, som er blevet undtaget fra det grundlæggende kvalifikationskrav, bør, på trods af at de er omfattet af denne undtagelse, ikke desto mindre være forpligtet til at gennemgå efteruddannelse for at sikre, at de kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, ajourføres."* Vi anbefaler at denne formulering også er indeholdt i en kommende bekendtgørelse, og at Færdselsstyrelsen konkretiserer retningslinjerne herfor.

- Af udkastet fremgår det jf §23, stk. 4 at undervisningen på efteruddannelsen skal *"indeholde mindst én individuel køretime for hver deltager."*

Det er vores vurdering at man med fordel kan udelade denne individuelle køretime. Den er utidssvarende og afstedkommer udfordringer både pædagogisk, miljømæssigt og for det omkringliggende samfund. Ydermere er der ikke knyttet et krav om en individuel køretime jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 af 18. april 2018 hvoraf det fremgår at *"Den praktiske kørsel kan, men skal ikke nødvendigvis bestå af kørsel"*. Historisk indeholdt efteruddannelsen to obligatoriske køretimer (af hver 45 minutters varighed). Disse blev brugt til at sammenligne chaufførens kørsel før og efter ud fra undervisning i energiøkonomisk og defensiv kørsel. Med en enkelt kørelektion opnår man ikke dette pædagogiske formål. Tværtimod oplever vi at kursisterne er frustrerede over at de må forlade klasseundervisningen i relevante emner som fx køre-hviletid eller brug af tachograf, for at foretage den praktiske kørsel. Særligt idet den teknologiske udvikling, herunder

tilhørende analyseværktøjer, er så langt i forhold til automatisering og tilpasning af energieffektiv kørsel, at de store køretøjer som chaufførerne i dag kører i, i langt overvejende grad, selv regulerer og anviser hvad der er hensigtsmæssigt i forhold til chaufførens kørervaner. Herudover vurderer vi at læringsudbyttet forholdsmeæssigt for den betragtelige klimabelastning der er i tilknytning disse mange kørsler, ikke er hensigtsmæssigt, og noterer os at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 af 18. april 2018 har gjort sig den generelle betragtning, at "reduktion af emissioner vil bidrage til at opfylde de langsigtede mål i Parisaftalen, og alle økonomiske sektorer bør bidrage til at opnå denne." Den megen kørsel i lokalområdet omkring landets uddannelsesinstitutioner medfører i øvrigt mere tung trafik på de omkringliggende veje og byer, til unødvendig gene for de øvrige trafikanter og beboerne. Som uddannelsesinstitution er det vores erfaring at vi på tilstrækkelig vis kan uddanne chauffører i effektiv kørsel ved inddragelse af ny teknologi som en del af den almindelige undervisning, uden at dette forudsætter 45 minutters praktisk kørsel.

- Af udkastet fremgår det jf §23, stk. 4 at køretimerne på efteruddannelsen "*kan foregå i en avanceret simulator.*"

Begrebet *avanceret simulator* anvendes flere steder i bekendtgørelsen, og det er vores vurdering at betegnelsen ikke giver en brugbar anvisning til hvilket udstyr som kræves. Den teknologiske udvikling bevæger sig hurtigt, og dette ses bedst ved at sammenholde den nuværende bekendtgørelse betragtninger i forhold til krav til en *avanceret simulator*, som der er generel enighed om i dag, repræsenterer en forældet teknologi. Vi opfordrer til at man Færdselsstyrelsen beskrive hvilket undervisningsrelevant indhold simulatoren skal kunne tilvejebringe, og herigennem sikrer at undervisning ved brug af simulator giver det fornødne læringsudbytte.

- Af udkastet fremgår det jf §52 at uddannelsescentret kan "... *anvende forskellige IKT-værktøjer...*" som en del af undervisningen.

Vi vurderer at en åbning for IKT-baseret undervisning, giver uddannelsesstederne mulighed for at udvikle og dygtiggøre sig, og herigennem over tid skabe høj kvalitet og en positiv udvikling inden for dette område, til gavn for chauffører og virksomheder – både i forhold til indhold og fleksibilitet. Dette finder vi i øvrigt er i tråd med Europa-Parlamentets og rådets direktiv (EU) 2018/645 af 18. april 2018, hvoraf det fremgår at *”Medlemsstaterne bør have en klar mulighed for at forbedre og modernisere deres uddannelsespraksis ved hjælp af værktøjer inden for informations- og kommunikationsteknologi (IKT)...*”. Vi opfordrer styrelsen til at skabe tydelige rammer for hvad der kendetegner e-læring, fjernundervisning, og hvad betegnelsen *andre IKT-værktøjer* dækker over. Ydermere er der tale om et ofte omkostningskrævende område at udvikle god praksis inden for, hvorfor vi opfordrer styrelsen, ved forudgående godkendelser af fjernundervisning, jf §52, at lade det betinge at en sådan godkendelse gælder for en længere periode. Vi anbefaler at godkendelser gøres gældende for en periode af 5 år. Alternativt vurderer vi at det vil være for usikkert et grundlag for uddannelsesstederne at udvikle undervisningspraksis inden for, og som konsekvens vil kunne vi blive bekymrede for at de positive afledte teknologiske muligheder ikke bliver en del af uddannelsen.

DEKRA uddyber naturligvis gerne de fremførte bemærkninger og bidrager også gerne med sine erfaringer til arbejdet med at udforme de reguleringsmæssige rammer for kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Med venlig hilsen

Thomas Silfen

National Uddannelsesdirektør

**Bemærkninger over Høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, sagsnummer TS20800-00397**

**§ 3**

Ordet "indregistreret" ændres til "registreret".

Begrebet "indregistreret" anvendes ikke i Lovbekendtgørelse 2019-02-27 nr. 223 om registrering af køretøjer. Her omtales køretøjer, som skal "registreres".

Ordet "indregistreret" optræder tillige i § 12, § 56, stk. 1, § 57, stk. 1 og stk. 3.

**§ 4, nr. 3**

Med henblik på klarhed i lovgivningen er det anbefalelsesværdigt, hvis udtrykket "er taget i brug" ændres til "er registreret og forsynet med nummerplader". Følgende fremgår af Færdselsstyrelsen hjemmeside for så vidt angår undtagelser fra bekendtgørelsens bestemmelser:

*"Er køretøjet ikke indregistreret betragtes det ikke som værende sat i drift, og kørslen er således ikke omfattet af kravet om kvalifikationsuddannelse, hvis kørslen finder sted i forbindelse med reparation, vedligeholdelse, syn eller op - / ombygning."*

**§ 4, nr. 4**

Med henblik på klarhed i lovgivningen er det anbefalelsesværdigt, hvis udtrykkene "vedligeholdelsespersonale", "vedligeholdelsescenter" og "vedligeholdelsesbase", enten ændres eller defineres i § 1. Ordene vidner om anvendelse af elektronisk oversættelse af direktivteksten.

Vedligeholdelsespersonale: Omfatter dette eksempelvis smøremand, vaskemand, mekaniker

Vedligeholdelsescenter: Omfatter dette eksempelvis smørehal, vaskehal, autoværksted

Vedligeholdelsesbase: Hvorved adskiller en vedligeholdelsesbase sig fra et vedligeholdelsescenter

**§ 6**

Uklarhed om forståelsen af "100 km fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet."

Er det en "radius af 100 km" fra "hjemstedet for den virksomhed (undlad "basen" - elektronisk oversættelse af direktivteksten), som ejer, lejer eller leaser køretøjet". Denne formulering er bl.a. kendt fra undtagelsesbestemmelserne i regler om køre- og hviletid m.v.

Eller er det, når der faktisk er kørt 100 km på speedometer efter turens start.

**§ 28, stk. 2**

Der bør indsættes en mulighed for at ikke kun arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU) undtager føreren for den i stk. 1 nævnte handicapbevidstgørende uddannelse. Også tilsvarende

uddannelser erhvervet gennem erhvervsuddannelserne, EUD, EUV eller GVU, bør kunne undtage føreren for uddannelseskravet i stk. 1

### § 31, stk. 3, nr. 2

Teksten ændres til: *"2) chaufføruddannelsesbevis udstedt i overensstemmelse med den viste model i bilag 2 til denne bekendtgørelse".*

Dette for at sikre, at der ikke forekommer bevisformer fra medlemsstater, som ikke kan genkendes, og for at sikre kravet er i fuldstændig overensstemmelse med originalteksten i direktiv 2018/645:

*"On the basis of the CPC certifying an initial qualification and the CPC certifying periodic training, Member States' competent authorities shall, taking into account the provisions of Article 5(2) and (3) of this Directive and Article 8 of this Directive, mark the harmonised Union code, "95", provided for in Annex I to Directive 2006/126/EC, alongside the corresponding categories of licence:*

*— on the driving licence, or*

*— on the driver qualification card drawn up in accordance with the model shown in Annex II to this Directive."*

### § 71, stk. 1

Hjemler ikke straf for overtrædelse af § 56, stk. 2 og § 57, stk. 2.

Det vil sige, at der ikke kan straffes for manglende opfyldelse af bekendtgørelsens bestemmelser om alder, tidsfrister for erhvervelse af uddannelser samt medbringelse af uddannelsesbeviser.

Der mangler hjemmel til at straffe for overtrædelse af § 43, §§ 46 – 52, § 53, stk. 2, § 54, § 65 og § 66.

### § 71, stk. 2

Chaufføruddannelsesbevis, CUB: knyttet sig til kørekortkategorierne, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D eller D+E.

Varebilschaufføruddannelsesbevis, VUB: knyttet sig til kørekortkategorierne, B, B+ eller B/E.

Handicapbevidstgørende uddannelsesbevis, BAB: knytter sig til chauffører, der udfører rutekørsel med personer

Stykke 2 hjemler ikke mulighed for, at en arbejdsgiver – som ikke er en juridisk person – kan sigtes for at have undladt at sikre sig at dennes chauffør(er) opfylder bekendtgørelsens bestemmelser om:

- handicapbevidstgørende uddannelse, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder, § 28, samt
- varebilschaufføruddannelsesbevis, jf. 58.

Forslag til formulering:



*"Stk. 2. En arbejdsgiver kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med bekendtgørelsens regler herom er i besiddelse af chaufføruddannelsesbevis, handicapbevidstgørende uddannelse, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder, varebilschaufføruddannelsesbevis samt opfylder alders- og erfaringskravene fastsat i bekendtgørelsen."*

**Ud over ovennævnte bemærkninger til den udsendte høring samt øvrigt ønsker til revidering af bekendtgørelsen har vi følgende anmodninger**

#### **Indhold/mærkning af uddannelsesbevis**

Jf. bilag 2, Bestemmelser vedrørende EU-modellen for chaufføruddannelsesbevis, har den udstedende myndighed på bevisets bagside, punkt 11, mulighed for at påføre beviset påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn.

Vil Færdselsstyrelsen overveje at:

- anføre kode eller symbol på kvalifikationsbeviset, såfremt man har gennemført en handicapbevidstgørende uddannelse, således, at føreren kan godtgøre uddannelsen uden at skulle medbringe yderligere dokumenter
- anføre datoen for indehaverens erhvervelse af 1. bevis, samt baggrunden for erhvervelsen (grunduddannelse eller efteruddannelse). Disse oplysninger vil være anvendelige under kontrol