

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2024-863254
01-10-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver

Færdselsstyrelsen har den 23. april 2025 og den 5. september 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om køreuddannelser og køreprøver i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristerne udløb henholdsvis den 21. maj 2025 og den 22. september 2025.

Både høringssvar fra den første offentlige høring og den fornyede offentlige høring er refereret og kommenteret i dette høringsnotat.

Høringssvar fra den offentlige høring:

Følgende ikke-ministerielle organisationer har ved den første høring meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Førstehjælpsråd og KL - Kommunernes Landsforening.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Drive4you, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelærer Forening, Køreklar Nu, Kørelærerforeningen, Landbrug & Fødevarer og Midtsjællands kørelærerforening.

I forbindelse med offentlig høring over udkast til undervisningsplaner for køreuddannelserne i perioden fra den 6. maj til den 20. maj 2025 har styrelsen desuden modtaget høringssvar fra Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK) og Dansk Kørelærer-Union, som både omfatter regler i bekendtgørelsesudkastet og indholdet i undervisningsplanerne. I det omfang høringssvarene angår bekendtgørelsesudkastet, er disse tillige medtaget i dette notat.

Høringssvar fra den fornyede offentlige høring:

Følgende ikke-ministerielle organisationer har ved den anden høring meddelt, at de ikke har bemærkninger: Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG) og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Kørelærer-Union, DEKRA Danmark, JUUL Danmark og KL - Kommunernes Landsforening.

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

1. Generelle bemærkninger

Landbrug & Fødevarer har ved den første offentlige høring bemærket, at Landbrugserhvervet har stor interesse i, at unge traktorførere bliver tilstrækkeligt rustet til at føre nutidens landbrugskøretøjer. Det opleves, at de traktorer med vogne, der anvendes til at tage traktorkørekort, ikke er tidssvarende, hvilket foreslås ændret i bekendtgørelsen. Desuden foreslås det, at traktorkørekort anerkendes i andre EU-medlemsstater f.eks. ved større byggeprojekter som Femern Bælt-tunnelen.

Dansk Kørelærer-Union, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelærerforening, Kørelærerforeningen, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) og Midtsjællands Kørelærerforening har i et samlet høringssvar ved den første offentlige høring bemærket, at de har modtaget fem høringsskrivelser med korte frister til afgivelse af høringssvar. Der er tale om et omfattende materiale, der er sendt i høring på kort tid, hvilket ikke giver mulighed for at gå i detaljen.

Der opfordres til, at bekendtgørelsen om køreuddannelser og køreprøver, og de nye undervisningsplaner, udsættes, indtil der er sket en komplet gennemarbejdelse af undervisningsplanerne og modulplanlægningen. Derved sikres, at der sker en fornyelse af køreuddannelsen med et indhold, som branchen kan stå inde for.

Dansk Erhverv har ved den første offentlige høring bemærket, at de støtter bekendtgørelsesudkastet, herunder adskillelsen af reglerne om køreuddannelse og køreprøver fra reglerne om kørekort i separate bekendtgørelser og fremhæver justeringer og afbureaukratisering af gældende regler, for at bringe mere fleksibilitet for kørelæreren ved tilrettelæggelse af undervisningen, den ændrede fortolkning af kørekort til 17-årige, hvorefter at kørekortsindehavere på 17-års ordningen kan starte køreuddannelse til tunge køretøjer før det fyldte 18. år. Det vurderes, at sidstnævnte ændring kan medvirke til, at flere unge påbegynder uddannelse til tunge køretøjer til gavn for branchen.

Det anføres også, at det har været vanskeligt at afgive teksthæne bemærkninger til de enkelte bestemmelser, da det ud fra udkastet ikke kunne læses, hvilke bestemmelser, der er hhv. nye, justerede, videreført uændret eller ophævet. Der er på den baggrund ikke givet teksthæne bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at det er svært at lave et høringssvar på en bekendtgørelse, hvor der er flere ubekendte. F.eks. hvordan skal der skrives under i modulerne, hvordan kan man kontrollere tidsforbrug, kontrol af mørke kørsel osv. Modulplanerne udstedes af Færdselsstyrelsen og skal bruges i papirform eller digitalt, dog har man ikke taget højde for det i det nye bookingsystem.

KL - Kommunernes Landsforening (KL) har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at de ikke har noget at bemærke til selve udkastet, men hæfter sig ved, at det økonomiske estimat for konsekvenserne ved § 47 ikke indgår i det nye høringsbrev, da aftalen mellem KL og Færdselsstyrelsen er at foretage en samlet økonomisk DUT-høring for hele kørekortområdet.

I denne sammenhæng ønsker KL at understrege deres ønske om til den forestående samlede økonomiske DUT-høring at få besvaret de spørgsmål, de fremsendte til Færdselsstyren via mail d. 19. maj 2025, i forbindelse med den sidste høringsrunde. Spørgsmålene er gentaget i høringsvaret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker indledningsvist, at det på baggrund af bemærkninger fra flere høringsparter blev besluttet at udsætte udstedelse af bekendtgørelsen og undervisningsplanerne. Der har herefter været gennemført møder med kørelærerforeningerne, hvor foreningernes forslag til ændringer til bekendtgørelsen og undervisningsplanerne har været drøftet, ligesom der har været gennemført fornyet offentlig høring over bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen bemærker derudover, at forslaget om nye krav til øvelses- og prøvekøretøjer til traktor/motorredskab ikke vil kunne gennemføres i forbindelse med den aktuelle bekendtgørelse, da ændringerne vil kræve en nærmere analyse, herunder af de økonomiske konsekvenser ved en ændring af kravene. Færdselsstyrelsen vil inden for nærmeste fremtid iværksætte denne analyse.

I forhold til anerkendelse af kørekort til traktor/motorredskab i andre EU-medlemsstater vil dette være et emne, som kan medtages i fremtidige ændringer af kørekortdirektivet.

Færdselsstyrelsen har tillige noteret sig de positive tilkendegivelser i forhold til adskillelsen af reglerne om køreuddannelse og køreprøver fra reglerne om kørekort i separate bekendtgørelser og over for de tiltag, der skal understøtte en afbureaukratisering af reglerne.

Anvendelse af en modulplan som dokumentation for gennemført køreundervisning er nærmere reguleret i bekendtgørelsens §§ 34 og 35. Bestemmelserne beskriver bl.a. hvilke oplysninger, der skal fremgå af modulplanen og kørelærerens forpligtelser i forbindelse hermed.

Færdselsstyrelsen har endelig noteret sig KL's ønske om at behandle DUT relaterede spørgsmål sammen, når der forelægger et endeligt overblik over den digitale transformation på kørekortområdet. Færdselsstyrelsen kan tilslutte sig denne tilgang.

2. Udvikling af undervisningsprogrammer

Drive4you har ved den første offentlige høring bemærket, at Færdselsstyrelsen i tilstrækkelig tid skal indkalde alle, der medvirker til udviklingen af undervisningsprogrammer. Det vurderes, at tilstrækkelig tid vil være fem måneder før, at de nye regler træder i kraft. Det bemærkes, at det er de selv samme systemer, der danner grundlag for elevernes prøve. Udviklingen af programmerne tager adskillige måneder og har økonomiske konsekvenser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de nye undervisningsplaner for køreuddannelserne er sendt i offentlig høring den 6. maj 2025 sammen med en oversigt over, hvilke større ændringer, der er foretaget i undervisningsplanerne. Undervisningsplanerne forventes at blive udstedt den 1. januar 2026 og vil skulle anvendes fra den 1. juli 2026. Den tidlige offentliggørelse har til formål, at kørelærerne og øvrige interessenter får god tid til at sætte sig ind i ændringerne.

Færdselsstyrelsen finder derfor ikke, at der er behov for at afholde møde omkring ændringerne, idet der ikke stilles krav om, at køreskolerne anvender særligt undervisningsmateriale, og at det derfor er op til den enkelte køreskole, om der anvendes eget materiale eller tilkøbt materiale.

Afslutningsvis bemærker Færdselsstyrelsen, at der altid kan rettes henvendelse til styrelsen, hvis der opstår spørgsmål til de nye regler om køreuddannelserne eller til undervisningsplanerne.

3. Fordeling af lektioner på moduler (bekendtgørelsesudkastets §§ 8 og 9)

Dansk Kørelærer-Union, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelærerforening, Kørelærerforeningen, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) og Midtsjællands Kørelærerforening har afgivet et samlet høringssvar ved den første offentlige høring, hvori de har bemærket det uensigtsmæssige i fordelingen af lektionerne i de fem moduler for køreuddannelsen til kategori A1, A2, A og B. Foreningerne har desuden fremsendt forslag til ny fordeling af lektionerne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen efter den første høring har haft drøftelser med kørelærerforeningerne omkring fordelingen af lektioner i de enkelte moduler. På baggrund af disse drøftelser foreslår styrelsen, at der i stedet for en ændring af antallet af lektioner i modulerne sker en forhøjelse af det maksimale antal lektioner, der kan gennemføres pr. undervisningsdag.

Ændringen er omtalt nærmere under punkt 8.

4. Antallet af elever i teoriundervisningen (bekendtgørelsesudkastets § 24)

Dansk Kørelærer-Union, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelærerforening, Kørelærerforeningen, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) og Midtsjællands Kørelærerforening har afgivet et samlet høringssvar ved den første offentlige høring, hvori de har bemærket, at der bør være et loft på maksimalt 30 elever i et undervisningslokale, hvilket vurderes at være sammenligneligt med holdstørrelser på andre uddannelsesinstitutioner. Fastsættes ikke et loft på 30 elever vil det være tale om undervisning, der kan sammenlignes med forelæsninger, hvor der ikke er mulighed for aktiv deltagelse mellem elev og underviser.

DEKRA Danmark (DEKRA) har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at § 24, stk. 1, fastsætter, at en kørelærer højst må undervise 30 elever ad gangen i teoriundervisning. Høringsbrevet uddyber, at formålet er at understøtte dialogbaseret undervisning og holdningsbearbejdning.

DEKRA foreslår, at § 24, stk. 1, ændres til "En kørelærer må højst undervise 32 elever ad gangen." I den forbindelse bemærker DEKRA, at på EU-kvalifikationsgrunduddannelsen, hvor Færdselsstyrelsen også er myndighed, gennemføres førstehjælp og øvrige faglige elementer i hold af op til 32 kursister uden at gå på kompromis med dialog og læringsudbytte. I praksis er det

pædagogisk fuldt forsvarligt at gennemføre dialogbaseret teoriundervisning for 32 deltagere, når der arbejdes systematisk med spørgeteknik, makker-/grupperarbejde og struktureret feedback. En harmonisering til 32 elever vil også lette planlægningen, da mange AMU-/EU-hold i forvejen dimensioneres til 32. Den foreslåede justering fastholder intentionen om dialog og holdningsbearbejdning, samtidig med at den skaber bedre kapacitetsudnyttelse.

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, om de 30 elever, der er nævnt i § 24, stk. 1, er plus eller inkl. 3 kontrollerende kursister, 2 til særlig køreundervisning og 3, der får repetitionslektioner. Eller er det 30 personer/elever plus kørelæreren i teorilokalet. Måske skulle man ikke sætte krav til antallet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kunne efter første offentlig høring tilslutte sig forslaget om at indsætte et loft på 30 elever, der kan undervises samtidig til teoriundervisning.

Det generelle loft på antallet af elever på et teorihold skal understøtte et større fokus på adfærds- og holdningsbearbejdning i køreuddannelsen ved anvendelse af dialogbaseret undervisningsmetoder, der kun vanskeligt kan gennemføres med større hold af elever.

Ved den fornyede offentlige høring er der kommet forslag til, at antallet af elever forhøjes til 32.

Færdselsstyrelsen kan tilslutte sig forslaget, og bekendtgørelsen er ændret i overensstemmelse hermed.

5. Køreuddannelse til kategori B (bekendtgørelsesudkastets § 9)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, at det er vanskeligt at forholde sig til køreuddannelse til kategori B, da man endnu ikke kender indholdet af de enkelte moduler.

Der henvises til modul 2, og de tre praktiske lektioner på den lukkede øveplads, hvortil det anføres, at nedsættelsen af antallet af lektioner fra fire til tre er problematisk, da de sidste 45 minutter på den lukkede øvelsesplads er vigtige i forhold til at blive klar til kørsel på rigtige veje. Man risikerer, at kørelæreren er nødsaget til at lade eleven køre på de rigtige veje, før de er klar til det.

Det påpeges også, at man vil fjerne parkering fra undervisningen på den lukkede øvelsesplads, hvilket vurderes uhensigtsmæssigt, da eleverne netop der lærer meget om bilens manøvreegenskaber.

Der spørges, om man f.eks. må flytte den enkelte teoretiske lektion fra modul 5 således, at de bliver undervist sammen med modul 4. Det anføres, at det vil være oplagt at slå undervisningen sammen med dagen på det køretekniske anlæg, selvom dagen i forvejen er lang for de unge elever.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at indholdet af de enkelte moduler fremgår af undervisningsplanernes afsnit 0.3 "Modulopbygget uddannelsesforløb" til de forskellige kategorier, som selvstændigt har været sendt i høring den 6. maj 2025.

Antallet af lektioner, der skal gennemføres på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg, i de enkelte moduler og i selve køreuddannelsen, er minimumslektioner. Elever, som ikke har opnået præstationskravene som beskrevet i undervisningsplanerne, skal have de lektioner, der er nødvendige for, at præstationskravene er opfyldt. Styrelsen vurderer, at indlæringen af parkeringsøvelserne bedst kan udføres under øvelseskørsel på vej, hvorfor disse øvelser ikke længere fremgår af øvelserne på lukket øvelsesplads i undervisningsplanen til kategori B.

Der er ikke noget til hinder for, at der på samme undervisningsdag opstartes på et nyt modul. Det kræver blot, at det forudgående f.eks. modul 4 er gennemført tilfredsstillende, og dette dokumenteres ved kørelærers underskrift på modulplanen. Herefter kan kørelæreren starte på undervisningen i modul 5.

6. Køreuddannelse til kategori C1 (bekendtgørelsesudkastets § 11)

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, om man ikke bør nedsætte antallet af kørelektioner, f.eks. ved at fjerne kravet om motorvej og mørkekørsel. Dette er et ligegyldigt krav, da eleverne har kørekort til personbil, og denne kategori C1 er bare i en stor varern. revogn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at man ikke kan tilslutte sig forslaget, da kategori C1 omfatter køretøjer med over dobbelt så stor vægt og væsentlig større akselafstand end i kategori B, og for disse køretøjer findes bl.a. særlig regulering af hastighed og specielle overhalingsregler på motorvej.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

7. Køreuddannelse til kategori D1 (bekendtgørelsesudkastets § 15)

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, om man ikke bør nedsætte antallet af kørelektioner, f. eks. ved at fjerne motorvej og mørkekørsel. Dette er lige gyldigt, da det bare er en stor personbil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at man ikke kan tilslutte sig forslaget, da kategori D1 omfatter busser op til 16 personer og op til en længde på 8 m, ligesom der bl.a. er særlig regulering af hastighed og forskel på køretøjets manøvregegenskaber.

8. Antal lektioner pr. undervisningsdag (bekendtgørelsesudkastets §§ 21-22)

Dansk Kørelærer-Union, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelærerforening, Kørelærerforeningen, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) og Midtsjællands Kørelærerforening har afgivet et samlet høringssvar ved den første offentlige høring, hvori de har bemærket, at branchorganisationerne gentagne gange har tilkendegivet, at der med en ny køreuddannelse ønskes

undervisningsfrihed og fleksibilitet til at tilrettelægge lektionerne i de enkelte moduler, hvilket også er formålsbeskrivelse til en ny køreuddannelse.

Det anføres, at videreførelsen af maksimalt fire lektioner af 45 minutter pr. undervisningsdag i teorien sætter en begrænsning for kørelæreren til at tilrettelægge teoriundervisningen. Pointen med frihed til at tilrettelægge undervisningen har været muligheden for at undervise på samme måde, som man gør i dag, men også mulighed for at gennemføre f.eks. weekendkurser, hvor der undervises i mere end fire lektioner pr. undervisningsdag, eller daghold med undervisning på mere end fire lektioner af 45 minutter pr. undervisningsdag.

En ny køreuddannelse bør ikke afgrænses til undervisningsmoduler på fire lektioner af 45 minutter, men i stedet bør det tilstræbes, at en ny køreuddannelse skal tage udgangspunkt i det enkelte individ og planlægges ud fra den enkeltes indlæringssevner. Begrænsningerne indebærer, at alle elever skal passe i samme kasse, og det bør i stedet være op til kørelæreren at tilrettelægge undervisningen ud fra den enkelte elev.

I forhold til den praktiske undervisning på vej anføres det, at det vurderes, at der skal kunne undervises i op til tre lektioner af 45 minutter pr. undervisningsdag. Bekendtgørelsen lægger op til, at det kun er i visse tilfælde, at man tillader kørelæreren at undervise i tre lektioner af 45 minutter. Det må derfor antages, at tre lektioner på 45 minutter er muligt at kapere for den enkelte elev. Der opfordres til, at der som hovedregel kan undervises med tre lektioner af 45 minutter pr. undervisningsdag, hvorved kørelæreren kan tilrettelægge undervisningen ud fra den enkelte elevs behov.

Brancheorganisationerne er derfor af den opfattelse, at der skal kunne undervises i op til otte lektioner af 45 minutter pr. dag i teori – og altså ikke blot en videreførelse af den gamle begrænsning på fire lektioner af 45 minutter pr. undervisningsdag - og tre lektioner af 45 minutter i praktisk undervisning – og altså ikke blot en videreførelse af den gamle begrænsning på to lektioner af 45 minutter som overvejende hovedregel.

JUUL Danmark har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at de i udkastet erfarer, at antallet af daglige undervisningslektioner opsættes til otte. Det vurderer JUUL Danmark som en positiv ændring, der uden tvivl vil gøre fleksibiliteten i forløbene bedre. Det fremgår dog samtidig, at kravet til et fastsat minimumsantal undervisningsdage ikke justeres i overensstemmelse hermed. Dette vil i praksis arbejde imod den fleksibilitet, som intentionen med de otte daglige lektioner netop søger at understøtte.

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

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at der i bekendtgørelsesudkastets § 21, stk. 4, bør tages hensyn til Bornholm. Det kræver en lovgivningsændring af noget, som har en stor trafiksikkerhedsmæssig fordel, og som har været helt normalt i mange år, dog ulovligt i forhold til antallet af praktiske lektioner på en dag. Elever fra Bornholm er fritaget for at køre motorvej, men hvis vi skal kigge på trafiksikkerheden i deres undervisning, så når de er på Sjælland for at tage det køretekniske kursus, så er det oplagt at give dem mulighed for at udvide med 2 ekstra kørelektioner den dag.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kunne efter første offentlig høring tilslutte sig forslaget om at forhøje antallet af lektioner pr. undervisningsdag fra 6 til 8 lektioner.

De ændringer, der herefter blev gennemført i bekendtgørelsens §§ 21 og 22, betyder i praksis, at der kan undervises i op til 8 teoretiske lektioner pr. undervisningsdag. Hvis der også gennemføres praktisk køreundervisning på en undervisningsdag, nedsættes antallet af teorilektioner dog forholdsmæssigt. Praktisk køreundervisning kan efter forslaget maksimalt udgøre 3 lektioner ud af de 8 lektioner. Det vil sige, at på en undervisningsdag, hvor der fx undervises i 3 praktiske lektioner, må de teoretiske lektioner på denne dag højst udgøre 5 lektioner.

På baggrund af høringssvaret, der omtaler særlige forhold for køreelever, der erhverver kørekort fx på Bornholm, er der foretaget ændring af bekendtgørelsen, så der bliver mulighed for at gennemføre yderligere en praktisk lektion pr. undervisningsdag i forbindelse med køreundervisning på køreteknisk anlæg. Denne bestemmelse tager således hensyn til de elever, der ellers ville være undtaget fra motorvejskørsel efter undervisningsplanen på grund af afstand til motorvejsnettet.

Idet der er tale om en lektion i forbindelse med køreteknisk anlæg, finder Færdselsstyrelsen, at den praktiske lektion på motorvej ikke bør udgøre mere end en lektion pr. undervisningsdag.

Det samlede antal lektioner på denne undervisningsdag må desuden fortsat højst udgøre 8 lektioner.

Færdselsstyrelsen bemærker, at de gældende regler om antallet af lektioner pr. undervisningsdag skal overholdes indtil de nye regler træder i kraft.

For så vidt angår bemærkningerne til antallet af undervisningsdage henvises til punkt 9.

9. Krav til undervisningsdage (bekendtgørelsesudkastets § 23)

JUUL Danmark har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at der med bekendtgørelsesudkastet er fastholdt følgende minimumsvarigheder:

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

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

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

JUUL Danmark påpeger, at langt hovedparten af uddannelserne inden for disse kategorier udbydes på landets AMU-centre og erhvervsskoler. For eksempel udbydes kategori C og D i

kursusvarigheder på 6 uger, hvor kørekortet erhverves parallelt med den lovpligtige EU-kvalifikation. Fordelingen er her:

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

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

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

DEKRA Danmark (DEKRA) har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at § 22 hæver loftet pr. undervisningsdag til 8 lektioner. Samtidig fastsætter § 23 minimumsantal undervisningsdage. DEKRA foreslår, at tilpasse minimumsdagene for kategorierne C, D og C/E–D/E, så de afspejler, at uddannelsen nu kan planlægges med op til 8 lektioner pr. dag. DEKRA foreslår følgende konkrete ændringer (afgrænset til de nævnte kategorier, uændret for C1/D1 mv.):

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

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke i bekendtgørelsesudkastet er foreslået ændringer til, hvor mange undervisningsdage køreuddannelserne som minimum skal strække sig over.

De gældende krav om, at de pågældende køreuddannelser skal strække sig over et fastsat antal undervisningsdage, skal sikre, at er der i højere grad er fokus på, at eleverne opnår de krævede kompetencer i køreuddannelsen, og ikke at køreuddannelsen skal gennemføres hurtigst muligt for at tilpasse administrative-, planlægningsmæssige- eller andre lignende hensyn. Bestemmelserne skal sikre, at der er tid til indlæring og refleksion i køreuddannelserne, der er særlig vigtigt ved de dele af undervisningen, hvor der sker holdnings- og adfærdsbearbejdning, og som i sidste ende har betydning for færdselssikkerheden. Dette gælder også køreuddannelserne til de tunge

køretøjer uanset om disse køreelever har forudgående erfaring med de små køretøjer, og evt. tager køreuddannelsen som led i en EU-kvalifikationsuddannelse.

På baggrund af de indkomne høringssvar vil Færdselsstyrelsen kontakte Styrelsen for Undervisning og Kvalitet for en nærmere drøftelse af de nævnte udfordringer, der er i forhold til AMU-systemet.

Bemærkningerne giver derfor ikke for nuværende anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet, da en eventuel justering af bestemmelserne vil kræve en nærmere analyse af mulighederne for ændring af antallet af undervisningsdage i de enkelte kategorier.

Færdselsstyrelsen bemærker i øvrigt, at planlægningen af køreundervisningen til alle kategorier skal ske i overensstemmelse med de gældende regler for antallet af undervisningsdage.

10. Selvstudium (bekendtgørelsesudkastets § 25)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, at øgningen fra fire til syv timers selvstudium er en stor stigning set i forhold til mulighederne i undervisningsplanerne i dag. Det anføres, at det kan få køreskoler til at spare en eller to mødegange væk til teori i køreskolen af økonomisk grunde. I områder hvor konkurrencen om eleverne er hårde, og hvor prisen på et kørekort er nede på et i forvejen helt urealistisk lavt niveau, vil risikoen for endnu mere mangelfuld teoriundervisning være stor.

Dansk Kørelærere-Union har ved den offentlige høring over undervisningsplanerne udtrykt bekymring for signalværdien for den enkelte elev, når $\frac{3}{4}$ af den lovpligtige undervisning i teorilokale med godkendt kørelærer, mens resten kan tages som aftalt selvstudium.

DEKRA Danmark (DEKRA) har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at § 25, stk. 5, fastsætter, at selvstudium ikke kan udgøre mere end 4 lektioner for bl.a. C, D, C/E og D/E. DEKRA foreslår, at hæve rammerne for selvstudium for kategorierne C, D, C/E og D/E til 6 lektioner. Samtidig kan loftet på 4 lektioner bevares uændret for kategori B.

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne, og er enig i, at der i forhold til kategori B er tale om en ikke ubetydelig forhøjelse af antallet af lektioner, hvor der kan planlægges med selvstudium. Med de nye bestemmelser om "planlagt selvstudium" lægges der i højere grad vægt på muligheden for at tilpasse køreuddannelsen til den enkelte elevs behov.

Antallet af teorilektioner, der kan gennemføres ved selvstudium, er hævet for de "små" kategorier til 7 lektioner med baggrund i ovennævnte formål. For de store kategorier er antallet lavere (4 lektioner) grundet færre obligatoriske teorilektioner og et mere vanskeligt tilgængeligt pensum.

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er frivilligt, om kørelæreren vil anvende selvstudium som en del af den køreundervisning, der udbydes. Styrelsen vil dog på baggrund af høringssvarene tage initiativ til i samarbejde med kørelærerbranchen at evaluere de nye regler, når der er opnået erfaring med anvendelse af reglerne i praksis.

Bemærkningerne har derfor ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

11. Køreundervisning på lukkede øvelsespladser (bekendtgørelsesudkastets § 29)

Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK) har ved høring over udkast til undervisningsplaner for køreuddannelserne bemærket, at foreningen igen må kommentere og fastholde det synspunkt nemlig, at ingen i vores branche forstår reduktionen af 4 lektioner til 3 (kat B), på lukket øvelsesplads, og slet ikke med den argumentation som blev fremført på vores møde den 8/11-24.

Det er ikke lykkedes os at finde noget som helst faglig funderet argument, tvært i mod, som jeg/vi redegjorde for på vores møde.

Styrelsen bør på den baggrund igen revurdere fornuften i den påtænkte ændring og det vil være opklarende hvem/ hvilken organisation som har "...vurderet at indlæringen af disse øvelser bedst kan udføres under øvelseskørsel på vej", som det fremgår af bilaget til høringsudkastet på side 2, pkt. 2

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at nedsættelsen af antallet af obligatoriske praktiske lektioner på lukket øvelsesplads først og fremmest skyldes, at visse parkeringsøvelser er flyttet fra den lukkede øvelsesplads til øvelseskørsel på offentlig vej. Det er styrelsens faglige vurdering, at disse øvelser mest hensigtsmæssigt gennemføres på offentlig vej.

Tre obligatoriske praktiske lektioner på lukket øvelsesplads vurderes på den baggrund tilstrækkeligt for at starte øvelseskørsel på offentlig vej. Dog vil der som i dag altid være elever, der har behov for mere undervisning, ud over det obligatoriske, før øvelseskørsel kan gennemføres på offentlig vej.

12. Radioanlæg med håndfri betjening (bekendtgørelsesudkastets § 30, stk. 3)

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at radioanlæg med håndfri betjening kan være problematisk for en motorcykelkørelærer, da der er forsinkelse på kontakten til eleverne. Derfor skal der indskrives mulighed for at bruge en håndholdt mikrofon. Radioen skal være sat fast i bilen, og håndholdt mikrofon kan benyttes. Den forsinkelse, der er på en håndfri mikrofon, kan være forskellen mellem liv og død.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i de foreslåede ændringer, og bekendtgørelsen ændres i overensstemmelse hermed.

13. Modulplaner (bekendtgørelsesudkastets § 33)

JUUL Danmark har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at bekendtgørelsesudkastet angiver, at Færdselsstyrelsens modulplan skal anvendes ved undervisning til en række kørekort-kategorier (AM, A1, A2, A, B, C1, C, D1, D, B/E, C1/E, C/E, D1/E, D/E samt B+).

JUUL Erhvervsskole efterlyser en præcisering af modulplanens status:

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

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

DEKRA Danmark (DEKRA) har ved den fornyede offentlige høring foreslået at indføre en tydelig digital ramme i § 33, så modulplanen stilles til rådighed digitalt med dokumenterede API-grænseflader, så skolerne kan integrere deres planlægningssystemer direkte med Færdselsstyrelsens database uden analoge og manuelle processer.

DEKRA bemærker i den forbindelse, at analoge og manuelle arbejdsgange øger fejlrisikoen, er ufleksible og strider imod statens digitaliseringsambition. En digital modulplan med åbne API'er muliggør datakvalitet, sporbarhed og en ensartet praksis på tværs af skoler – samtidig med at de skoler, der allerede anvender digitale værktøjer, kan fortsætte det effektive og kvalitetssikrede driftsarbejde. DEKRA har med deres høringssvar givet et forslag til formulering af bestemmelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af bekendtgørelsens § 33, at Færdselsstyrelsens modulplan skal anvendes.

I dag er der krav om afgivelse af dokumentation for gennemført køreundervisning i lektionsplanen, som fremover afløses af en modulplan. Det er således ikke et nyt krav for kørelærerne, at der skal afgives oplysninger om et køreuddannelsesforløb. Der stilles derimod krav om færre oplysninger i den nye modulplan, ligesom der ikke stilles krav til køreskolen om etablering af underliggende IT-systemer.

Reglerne om en modulplan forhindrer derfor ikke, at skolerne fortsat kan have it-systemer, der anvendes til registrering af undervisning mv.

Formålet med modulplanen er først og fremmest at udgøre dokumentation for gennemført køreundervisning. Modulplanen er også et informationsmateriale til køreeleven om det uddannelsesforløb, der er indgået aftale om.

Det er hensigten, at modulplanen skal være digital, hvilket også fremgår af bestemmelserne. Dog kan der være en overgangsperiode, hvor modulplanen vil være analog.

Den digitale løsning, der skal anvendes i forbindelse med modulplanen skal udvikles i den kommende tid, og Færdselsstyrelsen vil sikre sig, at der sker inddragelse af branchen i forhold til udviklingen af den tekniske løsning.

Bemærkningerne har derfor ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

14. Modulplanen – repetition af tidligere gennemførte lektioner, der gennemføres efter en ikke bestået praktisk prøve (bekendtgørelsesudkastets § 34)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, hvad der skal ske med repetition af tidligere gennemførte lektioner, der gennemføres før praktisk køreprøve.

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at repetition er ikke kun muligt efter en ikke bestået praktisk prøve.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hvis en elev har behov for lektioner før en praktisk prøve, vil disse lektioner være en del af modul 5. En elev må ikke afslutte et modul, før modulet er gennemført tilfredsstillende. Det betyder også, at lektioner udover minimumslektionerne vil skulle indgå i "de faktiske anvendte lektioner" i de enkelte moduler og fremgå af modulplanen for modul 1-5, jf. § 34, stk. 1, nr. 4, og disse lektioner vil som sådan ikke blive betegnet som repetitionslektioner. Ifølge bekendtgørelsen er repetitionslektioner således kun lektioner, der gennemføres efter en ikke bestået praktisk prøve, jf. § 34, stk. 1, nr. 5.

Bemærkningerne har derfor ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

15. Underskrift på modulplanen (bekendtgørelsesudkastet § 35)

Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK) har ved høring over udkast til undervisningsplaner for køreuddannelserne bemærket, at de ser frem til, at styrelsen udarbejder en standard-modulplan. KTA-DK peger på, at der bør tilføjes modulplanen en særskilt rubrik, hvor der kan kvitteres for "køreteknisk kursus/glatbanekursus". KTA-DK henviser til, at det ofte ikke er den sædvanlige kørelærer, som gennemfører undervisning, og denne anden kørelærer vil derfor kunne komme i den situation at skulle kvittere for andres køreundervisning. Foreningen har bemærket, at modulplanen skal være så tilstrækkelig åben/tilgængelig/smidig når køreinstruktøren/kørelæreren, efter endt kursus, skal underskrive i 6 forskellige elevers "modulplaner/lektionsplaner".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kvitterer for opbakningen til, at der fremover skal anvendes en standardmodulplan, som udarbejdes af Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen bemærker, at erklæring om gennemført undervisning på køreteknisk anlæg fortsat skal afgives på ansøgningsblanketten, jf. bekendtgørelsesudkastets § 54, stk. 1. Derudover skal den undervisende kørelærer efter afslutningen af hvert modul i modulplanen med sin underskrift bekræfte, at der er undervist i indholdet af de omhandlede afsnit i undervisningsplanen, herunder bekræfte datoen for afslutningen af modulet og den faktisk anvendte tid, jf. bekendtgørelsesudkastets § 35, stk. 2.

Et af formålene med initiativet om moderniseret køreuddannelse er dog, at reglerne omkring køreuddannelse skal afbureaukratiseres. Færdselsstyrelsen har på den baggrund vurderet, at der

ikke er behov for, at der afgives særlig erklæring om tid, sted mv. vedrørende undervisningen på køreteknisk anlæg i modulplanen, da dette vil fremgå af ansøgningsblanketten.

Færdselsstyrelsen bemærker videre, at køreuddannelsens modulopbygning forudsætter, at opfyldelse af målet for et modul er en forudsætning for, at køreeleven kan fortsætte til næste modul. Kørelæreren skal desuden ved afslutningen af hvert modul vurdere, om køreeleven har opnået de kompetencer, der skal erhverves i modulet, jf. bekendtgørelsesudkastets § 4, stk. 1 og 3. Det betyder fx, at kørelæreren skal have underskrevet på modulplanen, at modul 4 i køreuddannelsen til kategori B, er gennemført, før undervisningen på køreteknisk anlæg kan påbegyndes.

Inden undervisningen i de praktiske øvelser i et emne eller en manøvre kan påbegyndes, skal teorien til det tilhørende praktiske pensum være gennemgået først. Dette følger af de grundlæggende principper for køreuddannelsen, som fastsat i bekendtgørelsesudkastets § 2, stk. 7. Styrelsen finder ikke, at der er behov for yderligere regulering herom. Hvis de køretekniske anlæg ønsker yderligere erklæringer og/eller dokumentation for gennemført undervisning, vil det være forhold, som skal aftales mellem disse parter.

Bemærkningen har derfor ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

16. Forevisning af modulplanen (bekendtgørelsesudkastets § 36)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, hvad der her menes med "anden kontrolmyndighed" i denne sammenhæng.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at "anden kontrolmyndighed" fx kan være Skattestyrelsen.

17. Andet egnet legitimation (bekendtgørelsesudkastets § 41, stk. 4)

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, om man kunne lade kørelæreren være andet egnet legitimation?

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen taler om dokumenter i forbindelse med "anden egnet legitimation", hvorfor en kørelærer ikke kan være omfattet af dette begreb.

18. Karensregler (bekendtgørelsesudkastets §§ 45 og 46)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, at det forekommer som en straf af alle, der ikke består, da der er enkelte kørelærere, der anvender den praktiske prøve som undervisning. Det anføres, at man generelt bør forsøge at løfte niveauet blandt de brodne kar i branchen. Det anføres også, at høringsparten har haft køreelever, der ikke har bestået deres første prøve, da det er en ny prøveform for eleven, der kan opleve nervøsitet. Det anføres, at syv dages karantæne forekommer som en hån mod de seriøse kørelærere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er tale om videreførelse af regler, som blev gennemført med virkning fra den 15. august 2024. Karensperioden på syv dage for førstegangserhververe af kørekort til kategori B udgør et af de initiativer, som transportministeren den 19. december 2023 indgik aftale om med repræsentanter fra landets kørelæreforeninger om 12 initiativer, og som bl.a. har til formål at formindske prøvespild og dermed forbedre effektiviteten på kørekortområdet.

Færdselsstyrelsen vil løbende vurdere, om der kan være behov for at foreslå en justering af reglen i § 45.

Styrelsen har på baggrund af et møde med kørelæreforeningerne foretaget en præcisering af bekendtgørelsens § 46 om karensperiode i forbindelse med snyd. Præcisering angår anvendelse af elektronisk udstyr til brug for identifikation og adgang til den digitale teoriprøve.

19. Pris for ophævelse af kode 78 (bekendtgørelsesudkastets § 58)

Dansk Kørelærer-Union har ved den fornyede offentlige høring bemærket, hvorfor prisen er kr. 1.450, - for en ophævelse af kode 78. Det er kun en praktisk prøve.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at høringssvaret vedrører forslag til materielle ændringer af en anden bekendtgørelse (gebyrbekendtgørelsen), hvorfor styrelsen ikke har bemærkninger hertil.

20. Overgangsregler (bekendtgørelsesudkastets § 76)

Dansk Kørelærer-Union, Foreningen Frie Kørelærere, Helsingør Kørelæreforening, Kørelærerforeningen, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) og Midtsjællands Kørelæreforening har afgivet et samlet høringssvar ved den første offentlige høring, hvori de har bemærket, at elever, der har påbegyndt køreuddannelsen efter de nuværende regler, skal kunne afslutte uddannelsen frem til udgangen af 2027.

Det anføres, at den hidtidige uddannelse forældes, og med en overgangsbestemmelse på kun seks måneder, vil det medføre, at eleven skal starte forfra på en ny køreuddannelse. Tidligere ændringer i køreuddannelsen har alene været en tilføjelse af undervisningsafsnit, der umiddelbart kunne tilføjes i køreuddannelsen undervejs, og tillige efter overgangsbestemmelsens udløb, hvilket ikke vil være muligt med nærværende ændring, da der er tale om en helt ny køreuddannelse. Derudover har teoriprøven en gyldighed på 18 måneder, og af den årsag vil det give mening at forlænge overgangsbestemmelsen således, at den hidtidige køreuddannelse kan afsluttes indtil udgangen af 2027.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen er enig i, at der er tale om væsentlige ændringer i strukturen for køreuddannelsen, som vil få betydning for køreelever i et igangværende køreuddannelsesforløb. Styrelsen finder det derfor afgørende for en god implementering, at både bekendtgørelsen og undervisningsplanerne er offentlig tilgængelige for kørelærerne og andre

interessenter i god tid forud for reglernes ikrafttræden den 1. juli 2026. Udstedelse af bekendtgørelsen er derfor planlagt til 1. oktober 2025, og undervisningsplanerne planlægges offentliggjort på styrelsens hjemmeside den 1. januar 2026.

I forbindelse med den anden høring er der foretaget ændring af overgangsordningen for de køreelever, der har påbegyndt køreuddannelsen før den 1. juli 2026.

Færdselsstyrelsen fastholder en overgangsordning på seks måneder, men der er nu fastsat bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere retningslinjer for "merit" fra gammel til ny køreuddannelse. Det er hensigten, at der vil blive udarbejdet en oversigt over, hvordan eleven kan indplaceres i den nye køreuddannelse, alt efter hvor stor en del af pensum mv., som eleven har gennemført.

En overgangsperiode bør af hensyn til alle interessenter og involverede efter styrelsens opfattelse være så kort som mulig og ikke længere end seks måneder. Med en overgangsperiode på seks måneder må det forventes, at det kun vil være et meget begrænset antal køreelever, som ikke kan nå at afslutte køreuddannelsen eller nå at gennemføre en køreprøve inden den 31. december 2026.

21. Påhængsvognens lastrum (bekendtgørelsesudkastets bilag 1, kategori B/E)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, om der med anførte i bilaget om påhængsvognens lastrum skal være en lukket vognkasse eller en lukket presenningopbygning, der er mindst lige så høj og bred som personbilen, menes en vognkasse/presenningopbygning, der måler fra yderkanten eller skærmkant til skærmkant.

Det anføres, at høringsparten har set flere påhængskøretøjer, som bliver godkendt til B/E køreprøve, hvor det måles fra skærmkant til skærmkant. Der opfordres til en mere skarp fortolkning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne om godkendelse af påhængskøretøjer til kategori B/E-prøver og kan oplyse, at styrelsen vil undersøge, om der er behov for nærmere vejledning om reglernes praktiske anvendelse.

22. Bestemmelser for køretøjer til øvelseskørsel og praktisk prøve (bekendtgørelsesudkastets bilag 1, kategori C)

JUUL Danmark har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at der i udkastets bilag 1 stilles en række krav til de køretøjer, der skal anvendes ved øvelseskørsel og praktisk prøve for kategori C. De ønsker særligt at fremhæve følgende bestemmelse:

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

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

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet fremgår af kørekortdirektivet. Det er styrelsens forståelse, at der ikke henvises til traditionelle manuelle gearkasser, dvs. at der også kan anvendes køretøjer med automatgear, som giver mulighed for at vælge gear manuelt.

23. Spejle til brug for kørelæreren og den prøvesagkyndige (bekendtgørelsesudkastets bilag 1, kategori B)

Køreklar Nu har ved den første offentlige høring bemærket, at der kommer flere og flere biler på markedet med videosidespejle, og at disse kan ses fra den højre siddeplads.

Der spørges, om denne type spejl kan godkendes til brug for kørelæreren og den prøvesagkyndige, Hvis det er tilfældet, bør det skrives ind i bekendtgørelsen. Det anføres, at brugen af videosidespejle vil gøre bilerne mere brændstofvenlige og derved udlede mindre Co2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af bekendtgørelsesudkastets bilag 1 under de enkelte køretøjskategorier, at der er mulighed for at spejle kan erstattes med en kamera/monitor løsning under de af bilagets nærmere beskrevne betingelser.

24. Traktor/motorredskab (bekendtgørelsesudkastets bilag 1, traktor/motorredskab)

Landbrug & Fødevarer har ved den første offentlige høring bemærket, at en traktor med en egenvægt på mindst 2.000 kg. med en tilkoblet påhængsvogn med en egenvægt på mindst 800 kg ikke er realistisk i 2025. Det foreslås i stedet for, at en vogn med en lastevne på minimum 18 ton, hvis vognsider skal være højere end traktoren, hvorved traktorføreren er nødt til at navigere og bakke efter traktorernes spejle. Dette afspejler den virkelighed, som traktorføreren mødes med.

Det foreslås også, at traktoren skal have en størrelse, der passer til en vogn på 18 ton lastevne, hvilket betyder en traktor med minimum 100 hk. Vogntoget bør ligeledes være Tempo 40 godkendt, da alle nye traktorer har en konstruktiv hastighed på 40 km/t.

I høringssvaret har Landbrug & Fødevarer har henvist til "Faktaark om kørekort til traktorer / motorredskaber", hvori Landbrugserhvervet har anført sit forslag til en forbedret køreprøve, der underbygges af et billede af et nuværende køreskolekøretøj. I faktaarket er anført, at der ønskes et brugsneutralt kørekort til traktorer og motorredskaber med påhængshøretøjer, der er konstrueret til højst 40 km/t. Der ønskes fortsat, at kørekort kan erhverves fra det 16. år, og at der anvendes nutidige størrelser af traktorer og vogne til køreprøven. Vognsiderne skal være højere end udsynet fra bagruden, så der skal bakes efter traktorens spejle. Teoriprøven skal være tilsvarende kørekort til bil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i dette bekendtgørelsesudkast ikke er foretaget ændringer til køreprøver for traktor/motorredskab. Som det er anført under punkt 1, vil Færdselsstyrelsen undersøge muligheden for fremover at ændre kravene til øvelses- og prøvekøretøjer til traktor/motorredskab.

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

DEKRA Danmark (DEKRA) har ved den fornyede offentlige høring bemærket, at der i udkastets §§ 22-25 ikke er udtrykkelig hjemmel til at lade simulatorlektioner erstatte dele af den praktiske køreundervisning. § 22 regulerer bl.a. maks. lektionsantal pr. dag og fordeling mellem teori/praktik. DEKRA foreslår at indføre en forsøgs- og rammebestemmelse i kapitel 1 (f.eks. som ny § 22 a eller som nyt stk. i § 22), der giver Færdselsstyrelsen hjemmel til at godkende, at visse praktiske kørelektioner kan erstattes af simulatorlektioner efter ækvivalensprincip – eksempelvis ”2 fysiske kørelektioner kan erstattes af 4 simulatorlektioner”, når læringsmålene, kvaliteten og dokumentationen er opfyldt.

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen er enig i, at der er behov for at undersøge muligheden for på sigt at anvende simulatorer som en del af den praktiske køreundervisning. Forskellen til kvalifikationsuddannelsen er, at i køreuddannelsen skal eleven lære at føre køretøjet, mens de individuelle kørelektioner i kvalifikationsuddannelsen ikke kan anvendes som led i køreuddannelsen og derfor kan have et andet sigte og indhold. Disse kørelektioner kan desuden ikke påbegyndes, før der er gennemført 9 praktiske lektioner i henhold til den almindelige køreuddannelse.

På den baggrund finder styrelsen, at der er behov for yderligere analyser mv., før der kan fastsættes regler om anvendelse af simulator i den praktiske køreundervisning.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark (ATD)
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Dansk Erhverv
Dansk Førstehjælpsråd
Dansk Kørelærer-Union
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Beredskaber
Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG)
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Den Frie kørelærerforening
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Frie Kørelærere
Foreningen af Køre Tekniske Anlæg i Danmark (KTADK)
Helsingør Kørelærer Forening
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Kørelærer i Køge og omegn (KLIKO)
Kørelærerforeningen
Landbrug & Fødevarer

Midtsjællands kørelærerforening

Rådet for Sikker Trafik

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)