



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 29. april 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-150-0649
Dok.: TRD40461

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 485 (Alm. del), som Folke-
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 25. marts 2008.

Lene Espersen

/

Dan Bjerring

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 485 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 18/3-08 fra Dansk Kørelærer-Union i forbindelse med foretræde for udvalget, jf. alm. del - bilag 281.”

Svar:

1. I henvendelsen af 18. marts 2008 foreslår Dansk Kørelærer-Union (DKU), at der som løsning på problemet med ventetid på køreprøver oprettes et prøvekorps, som ikke er afhængig af andre politimæssige opgaver.

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Det fremgår af kørekortbekendtgørelsen, at kommunalbestyrelsen berammer køreprøver efter aftale med politiet. Ifølge kørekortbekendtgørelsens § 41, stk. 1, afholdes køreprøver, praktiske prøver og vejledende helbredsmæssige køretest af politiet.

Ansvar for tilrettelæggelse af køreprøveafviklingen, herunder anvendelse af ressourcer til berammelse og afholdelse af køreprøver ved de enkelte prøvesteder, påhviler de enkelte politikredse som et led i tilrettelæggelsen og varetagelsen af politikredsens samlede opgaver.

Området for køreprøveafvikling er i 2007 blevet omfattet af Politikredsenes Resultat Evaluerings System (PRES) med henblik på i endnu højere grad at sikre den tilstrækkelige lokale ledelsesmæssige bevågenhed på området.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at køreprøveafviklingen bør forblive en myndighedsopgave, der varetages af politiet. Det bemærkes i den forbindelse, at politiet som følge af det almindelige politimæssige arbejde, herunder patruljeringer, kontroller mv., har en meget stor indsigt i trafikanternes adfærd og de krav, der nødvendigvis må stilles for at erhverve kørekort.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.

2. DKU har vedrørende sagsbehandlingstider anført, at DKU oplever en meget lang sagsbehandlingstid for de sager, som af kommunen skal videresendes til behandling hos politi eller embedslæge. DKU anfører i forlængelse heraf, at løsningen kan være at give kommunen flere beføjelser.

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Kommunerne har med virkning fra 1. januar 2007 som følge af lov nr. 551 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (Kommunernes varetagelse af visse opgaver på kørekort- og pasområdet som led i kommunalreformen) overtaget visse opgaver på kørekortområdet fra politiet.

Kørekortbekendtgørelsen, som trådte i kraft den 1. januar 2007, fastsætter nærmere regler om opgavefordelingen imellem kommunerne og politiet.

Den fastlagte opgavefordeling og den omstændighed, at det ved behandlingen af kørekortsager i mange tilfælde er nødvendigt at indhente udtalelser fra andre myndigheder, herunder Sundhedsstyrelsen og den regionale embedslægeinstitution, kan medføre, at sagsbehandlingstiderne bliver forlænget.

Rigspolitiet er for tiden ved at gennemføre en evaluering af sagsområdets overførsel til kommunerne bl.a. med henblik på en vurdering af, om sagsgangene mellem myndighederne kan optimeres. Rigspolitiet vil inden en endelig stillingtagen til spørgsmålet drøfte problemstillingen med Kommunernes Landsforening”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.

3. DKU anfører for så vidt angår fornyelse af kørelæregodkendelsen, at det er DKU's opfattelse, at kørelæregodkendelsen bør være livsvarig. Hvis dette ikke er muligt, bør begrebet *jævnligt* i færdselslovens § 66, stk. 2, efter DKU's opfattelse præciseres.

Justitsministeriet kan oplyse, at ministeriet for tiden arbejder på at ændre reglerne om kørelæreruddannelsen. I dette arbejde indgår overvejelser om ændring af færdselslovens § 66, stk. 2. Justitsministeriet forventer at fremsætte lovforslag på området i næste folketingsamling.

4. DKU anfører, at reglerne om teknisk udstyr i køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel og praktisk prøve, bør ændres, således at kommende bilister får mulighed for at stifte bekendtskab med diverse former for teknisk udstyr såsom baksensor og fartpilot.

Justitsministeriet kan oplyse, at ministeriet på nuværende tidspunkt er i gang med at ændre kørekortbekendtgørelsen, således at det bliver en be-

tingelse for at have sådant teknisk udstyr installeret i køretøjerne, at udstyret kan frakobles i forbindelse med aflæggelse af køreprøve.

DKU finder endvidere, at Danmark bør arbejde for, at EU's kørekortdirektiv ændres, idet der på nuværende tidspunkt kræves anvendelse af manuelt gear i busser og lastbiler, og dette inden for en kort årrække af hensyn til miljøet bliver umuligt at fremskaffe.

Justitsministeriet kan oplyse, at det af 2. kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EF af 29. juli 1991 om kørekort som ændret ved Kommissionens direktiv 2000/56/EF af 14. september 2000), bilag II, punkt 5.1., fremgår, at kørsel med manuelt gear er betinget af en bestået praktisk prøve i et køretøj med manuelt gear. Er der alene aflagt prøve med automatgear, vil kørekortet blive begrænset til kørsel med automatgear. Det er således muligt at aflægge prøve med anvendelse af automatgear.

5. DKU anfører endvidere i henvendelsen, at DKU står uforstående over for, at man i praksis tilkender et køretøj med påskriften "skolevogn" halvdelen af skylden ved påkørsel bagfra. DKU finder, at færdselsloven bør ændres, således at andre trafikanter skal udvise større agtpågivenhed over for skolevogne.

Justitsministeriet kan oplyse, at det i henhold til færdselslovens § 103, stk. 2, afgøres under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes, når der sker tingsskade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer.

Bestemmelsen indebærer, at der i disse tilfælde skal ske en fordeling af ansvaret under hensyn til de begåede fejl ved sammenstødet. Et krav om erstatning for tingsskade forvoldt ved et sådant sammenstød kan således nedsættes eller bortfalde, hvis der foreligger uagtsomhed fra skadelidtes side.

Trafikanter skal i henhold til færdselslovens § 3, stk. 1, optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulemper for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Det følger således allerede af færdselslovens bestemmelser, at man som trafikant skal udvise agtpågivenhed over for andre trafikanter, herunder køretøjer, der er forsynet med et skolevognsskilt.

Justitsministeriet finder ikke anledning til at foreslå en ændring af færd-

selslovens bestemmelser, således at der pålægges en generel pligt til at udvise større agtpågivenhed særligt over for skolevogne, der anvendes til øvelseskørsel.

En række forsikringsselskaber har indgået en aftale om regres, som indeholder bestemmelser om, hvorledes ansvaret mellem selskaberne bør fordeles i en række almindeligt forekommende færdselssituationer. Det følger af aftalens punkt E6, at der i tilfælde af påkørsel bagfra som følge af opbremsning af grunde, der er trafikken uvedkommende, normalt sker en ligheddeling af ansvaret.

Det fremgår af regresaftalens afsnit I, at formålet med aftalen er at lette selskabernes administration af skadessager med motordrevne køretøjer samt at reducere antallet af retssager selskaberne imellem. Regresaftalen afskærer derimod ikke en forsikringstager fra at få sagen om ansvarsfordelingen mellem bilisterne prøvet ved domstolene.

6. DKU anfører, at unionen ikke kan anerkende den form, hvorunder politiet vil gennemføre betalingen for de manøvreprøver til kategori A (motorcykel), der i henhold til direktiv 2000/56/EF senest den 30. september 2008 skal være indført i Danmark. DKU peger i den forbindelse på, at den af politiet forventede anvendte betalingsform giver mulighed for store forskelle i prisen for at aflægge praktisk prøve til motorcykel.

Justitsministeriet kan oplyse, at den praktiske køreprøve fra den 30. september 2008 skal gennemføres ved udførelse af manøvre dels på vej, dels på lukkede køreanlæg.

Til brug for besvarelsen har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har henvist til sit brev af 4. april 2008 til Justitsministeriet, hvoraf bl.a. fremgår:

”Det er Rigspolitiets opfattelse, at den mest hensigtsmæssige løsning på den praktiske tilrettelæggelse af prøveafviklingen og i den forbindelse gennemførelse af de nye manøvreprøver vil være, at politikredsene indgår samarbejdsaftaler med de køreanlæg i politikredsen, som vil skulle benyttes i forbindelse med prøveafviklingen, således at køreanlægget stilles til rådighed for politiets prøveafvikling på forudbestemte tidspunkter. Dette vil indebære, at der, når politiet stiller praktiske prøver til kategori A til rådighed i Køreprøvebookingsystemet, automatisk vil være reserveret plads på et nærmere angivet køreanlæg, hvor den praktiske prøve påbegyndes.

Det er endvidere Rigspolitiets opfattelse, at den udgift, der vil være forbundet med anvendelsen af et køreanlæg i forbindelse med afvikling af en praktisk prøve til kategori A, skal afholdes af ansøgeren, som ved prøvens start skal dokumentere, at udgiften er betalt.

Det bemærkes i den forbindelse, at også andre udgifter i tilknytning til afholdelse af køreprøve afholdes af ansøgeren. Det følger således af kørekortbekendtgørelsens § 48, stk. 3, at ansøgeren selv skal stille køretøj til rådighed ved aflæggelse af den praktiske prøve, og at køretøjet skal opfylde betingelserne i bilag 5. Det følger endvidere af kørekortbekendtgørelsens § 31, stk. 1, og § 34, stk. 1, at henholdsvis den indledende og afsluttende køreundervisning skal foregå på en lukket øvelsesplads og et køreteknisk anlæg. Udgifterne hertil afholdes af ansøgeren som en del af udgifterne til uddannelsesforløbet og er det offentlige uvedkommende. Endelig følger det af kørekortbekendtgørelsens § 43, stk. 1, at der ved såvel teoriprøven som den praktiske prøve skal anvendes tolk, såfremt ansøgeren ikke i fornødent omfang kan tale og forstå dansk eller et fremmedsprog, som den prøvesagkyndige behersker, og at udgifter til tolk afholdes af ansøgeren.

Justitsministeriet kan tilslutte sig Rigspolitiets løsningsmodel. Ministeriet har herved lagt vægt på, at der heller ikke er faste priser for de øvrige elementer i køreuddannelsen, som udbydes af private.

7. DKU ønsker kørekortbekendtgørelsen ændret således, at det tillades, at der mangler fire af de obligatoriske praktiske lektioner ved aflæggelse af teoriprøve, og at det tillades, at eleverne kan være fire lektioner forud i teori.

Til brug for besvarelsen har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har oplyst følgende:

”Det fremgår af afsnit VI, punkt 16, i bilag 3 til kørekortbekendtgørelsen, at alle de obligatoriske lektioner skal være gennemgået i køreuddannelsen, før teoriprøven kan aflægges. Det er dog blandt andet muligt at anvende 2 af de obligatoriske praktiske lektioner efter teoriprøven til en evaluerende praktisk prøve.

Formålet med bestemmelsen er i videst omfang at fastholde princippet om integration af teori og praktik i køreuddannelsen, således at køreeleven får en optimal pædagogisk indlæring af de enkelte emner/øvelser. Bestemmelsen skal samtidig sikre, at principperne for køreuddannelsen, som forudsætter, at hele køreundervisningen med undtagelse af den afsluttende køreundervisning på køreteknisk anlæg er gennemført inden teoriprøvens afholdelse, er overholdt.

Det fremgår endvidere af afsnit VI, punkt 14, at det vil være i strid med køreuddannelsens principper (integration af teoretisk og praktisk undervisning) at være en eller flere teorilektioner foran. Hele indholdet af en teorilektion skal derfor umiddelbart efter følges op af en tilsvarende gennemgang i praktisk køreundervisning, inden der afholdes ny teoriundervisning med nyt hovedindhold. På den baggrund kan Rigspolitiet ikke anbefale, at kørekortbekendtgørelsens bilag 3 ændres som foreslået af Dansk Kørelærer-Union.

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.

8. DKU er utilfreds med, at indførelsen af nye teoriprøver er blevet sat i stå på grund af finansloven. DKU har i den forbindelse bl.a. henvist til, at de eksisterende prøver er fra 1986 og burde have været udskiftet for mange år siden.

Til brug for besvarelsen har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har oplyst følgende:

”Rigspolitiet har påbegyndt udviklingen af et nyt digitalt system til afvikling af den teoretiske del af køreprøverne. Det er Rigspolitiets plan, at det nye teoriprøvesystem implementeres fra begyndelsen af 2009.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.

9. DKU anfører, at de private storvognskørelærers fremtid er særdeles truet, når direktiv 2003/59/EF træder i kraft i slutningen af dette år.

Da direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for fører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej hører under Transportministeriet, har Justitsministeriet anmodet Transportministeriet om et bidrag til besvarelse af dette punkt. Transportministeriet har – på baggrund af en udtalelse indhentet fra Færdselsstyrelsen – oplyst følgende:

”Som følge af Uddannelsedirektivet (2003/59/EF) skal nye bus- og godschauffører ud over køreuddannelsen gennemføre en grundlæggende kvalifikationsuddannelse af mindst fire ugers varighed, og alle nuværende og kommende bus- og godschauffører skal gennemføre en uges efteruddannelse hvert femte år. Både i den grundlæggende kvalifikationsuddannelse og i efteruddannelsen indgår individuelle køretimer.

Ordningen træder i kraft for buschauffører den 10. september 2008 og for godschauffører den 10. september 2009. Færdselsstyrelsen er den kompetente myndighed på området.

Uddannelserne skal gennemføres på et uddannelsescenter godkendt af Færdselsstyrelsen. Et godkendt uddannelsescenter skal som minimum udbyde et samlet uddannelsesforløb enten inden for grundlæggende kvalifikationsuddannelser eller inden for efteruddannelse. Både offentlige uddannelsesinstitutioner, der er godkendt af Undervisningsministeriet, og private uddannelsesinstitutioner, f.eks. private køreskoler, vil kunne godkendes som uddannelsescentre.

Der stilles de samme krav for godkendelse af offentlige og private uddannelsescentre. Uddannelsescentrene skal udarbejde undervisningsplaner for hvert enkelt af de kurser, der ansøges om. Uddannelsesinstitutioner, der allerede er godkendt af Undervisningsministeriet, skal dog ikke indsende uddannelsesplanerne sammen med ansøgningen til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen har ikke mulighed for at pålægge offentlige uddannelsesinstitutioner at udlicitere opgaven vedrørende individuelle køretimer til private kørelærere.”