



JUSTITISMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 21. december 2011
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Katarina Lundh
Sagsnr.: 2011-810-0003
Dok.: 284379

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF, for så vidt angår kørekort med et førerkorts funktioner

KOM (2011) 710 endelig

Resumé

Direktivforslaget er en konsekvens af Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, der blev fremsat den 19. juli 2011. Med henblik på at hindre, at førerkortet benyttes til svig og misbrug, indeholder forordningsforslaget bl.a. en bestemmelse om, at førerkortets funktioner skal integreres i kørekortet. Direktivforslaget indeholder på den baggrund regler for bl.a. udstedelse, fornyelse, ombytning og erstatning af et integreret fører- og kørekort. Forslaget vurderes ikke at være i strid med nærhedsprincippet. Forslaget medfører behov for tilpasning af dansk lovgivning, og det skønnes, at forslaget om integrering af førerkort og kørekort vil have statsfinansielle konsekvenser. Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdninger til direktivforslaget. Danmark er positivt indstillet over for formålet med forslaget.

1. Baggrund

Reglerne om køre- og hviletid er fastsat i forordning 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen).

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Ved siden af køre- og hviletidsreglerne gælder reglerne om kontrolapparater, som er fastsat ved forordning nr. 3821/85 (kontrolapparatforordningen). Formålet med kontrolapparatet er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Der anvendes i dag to typer af kontrolapparat – det analoge kontrolapparat og det digitale kontrolapparat. I det analoge kontrolapparat, som fortsat anvendes i ældre køretøjer, registreres førerens køre- og hviletid på et diagramark. I det digitale kontrolapparat, som blev indført for køretøjer, der er indregistreret efter den 1. maj 2006, sker registreringen dels i kontrolapparat, dels på et førerkort, der har til formål at identificere føreren og lagre dennes aktivitetsdata.

Direktivforslaget, som blev fremsat af Kommissionen den 11. november 2011, er en konsekvens af Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, der blev fremsat den 19. juli 2011.

Forordningsforslaget indeholder en bestemmelse om, at førerkortets funktioner skal integreres i kørekortet. Det fremgår således af forslaget artikel 27, at førerkort indtil den 18. januar 2018 skal udstedes i overensstemmelse med bestemmelserne i kontrolapparatforordningen, og at førerkort med virkning fra den 19. januar 2018 skal integreres i kørekort og udstedes, fornyes, ombyttes og erstattes efter bestemmelserne i direktiv 2006/126/EF (tredje kørekortdirektiv).

De to forslag udgør en lovgivningspakke, der har til formål at forbedre det nuværende kontrolapparatssystem med henblik på at sikre en bedre håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne og mindske de administrative byrder for bl.a. transportvirksomheder.

Formålet med forslaget om at integrere førerkortet i kørekortet er dels at hindre, at førerkortet benyttes til svig og misbrug, idet førere vil være mindre tilbøjelige til at lade andre førere bruge deres kørekort til at omgå kontrolapparatssystemet, dels at mindske de administrative byrder for førere, som ikke længere skal ansøge om og medbringe to forskellige dokumenter.

Det bemærkes, at forordningsforslaget sammen med et grund- og nærhedsnotat og et samlenotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg, Transportudvalg og Retsudvalg forud for rådsmødet (transport, telekom-

munikation og energi) den 6. oktober 2011. Herudover fik udvalgene tilsendt et revideret samlenotat forud for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 12. december 2011.

På rådsmødet den 12. december 2011 blev der opnået en delvis generel indstilling til forordningsforslaget. Denne delvise generelle indstilling omfatter ikke forordningsforslagets artikel 27 om integrering af førerkortet i kørekortet, idet behandlingen heraf indtil videre har været udskudt i afventning af det heri beskrevne ændringsforslag til kørekortdirektivet.

Direktivforslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91 og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om den almindelige lovgivningsprocedure, jf. artikel 294.

2. Indhold

2.1. Generelt om forslaget

Forslaget om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen indeholder som nævnt en bestemmelse om, at førerkortets funktioner skal integreres i kørekortet.

Direktivforslaget indeholder på den baggrund regler for bl.a. udstedelse, fornyelse, ombytning og erstatning af et integreret fører- og kørekort.

2.2. Nærmere om hovedelementerne i forslaget

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at der fra den 19. januar 2018 skal indføres en mikrochip i alle kørekort, der udstedes som integrerede fører- og kørekort.

Det foreslås i den forbindelse, at medlemsstaterne fra den 19. januar 2018, når de udsteder, erstatter, fornyer eller ombytter et kørekort for en fører, der udfører gods- eller personbefordring, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, skal udstede et kørekort, der indeholder de nødvendige funktioner, således at kørekortet også kan anvendes som førerkort i henhold til kontrolapparatforordningen.

Ifølge forslaget skal det integrerede fører- og kørekort udstedes senest en måned efter, at den kompetente myndighed har modtaget anmodningen.

Når der udstedes et integreret fører- og kørekort, skal føreren aflevere både sit gamle kørekort og førerkortet til den udstedende myndighed.

Det foreslås endvidere, at når førerne ønsker at forny deres integrerede fører- og kørekort, skal de indsende anmodning herom til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, senest femten arbejdsdage, inden kortet udløber.

Ifølge forslaget skal den kompetente myndighed i tilfælde, hvor der indgives anmodning om fornyelse af integreret fører- og kørekort, der er ved at udløbe, udstede et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er indsendt inden for fristen på femten arbejdsdage.

Endelig indeholder forslaget en bestemmelse om stjålne, bortkomne eller beskadigede integrerede fører- og kørekort. Det følger bl.a. af denne bestemmelse, at medlemsstaterne skal føre register over sådanne kort i en periode, der mindst svarer til deres gyldighed.

Det følger herudover bl.a. af bestemmelsen, at i tilfælde, hvor det integrerede fører- og kørekort beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal førerne inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, om et nyt kort. Disse myndigheder skal herefter udstede et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom.

3. Europa-Parlamentets udtalelser

Direktivforslaget behandles efter den fælles beslutningsprocedure (TEUF artikel 294), der indebærer, at forslaget skal vedtages af Europa-Parlamentet.

Forslaget har endnu ikke været behandlet af Europa-Parlamentet.

4. Nærhedsprincippet

I sit forslag om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen – som direktivforslaget som tidligere nævnt er en følge af – har Kommissionen om nærhedsprincippet anført, at formålet med forslaget ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig. Kommissionen har herved lagt vægt på, at vejgodstransporten i stadig hø-

jere grad foregår på tværs af landegrænserne i EU, at de sociale bestemmelser er harmoniseret på EU-niveau i kraft af køre- og hviletidsforordningen, og at det er en forudsætning for kontrollen med, at denne lovgivning overholdes, at kontrolapparater er interoperable mellem medlemsstater. Det vil derfor efter Kommissionens opfattelse virke mod hensigten at regulere kontrolapparater på nationalt niveau.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig Kommissionens betragtninger vedrørende forordningsforslaget og kan samtidig henvise til, at udstedelse af kørekort i dag er nærmere reguleret på EU-niveau i de gældende kørekortdirektiver.

5. Gældende dansk ret

Kontrolapparatforordningen er umiddelbart gældende i Danmark.

Regler om udstedelse mv. af fartskriverkort, herunder førerkort, er fastsat i bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af fartskriverkort.

Regler om udstedelse mv. af kørekort er fastsat i færdselslovens §§ 56-59 a, bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 om kørekort med senere ændringer (kørekortbekendtgørelsen) og i Justitsministeriets cirkulære nr. 27 af 2. april 2009 om kørekort med senere ændringer (kørekortcirkulæret).

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

6.1. Lovgivningsmæssige konsekvenser

De danske regler er som nævnt fastsat i bekendtgørelsen om udstedelse af fartskriverkort, færdselsloven, kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret.

En vedtagelse af direktivforslaget vil medføre behov for visse ændringer af de danske regler på området.

6.2. Statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget skal ses i sammenhæng med forslaget om at integrere førerkortet og kørekortet, jf. forordningsforslaget herom.

Det bemærkes i den forbindelse, at integrering af førerkortets funktioner i kørekortet skønnes at indebære investeringsomkostninger i størrelsesordenen 11-14 mio. kr. og årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 4-5 mio. kr.

Det skønnes, at disse udgifter vil kunne gebyrfinansieres. Det bemærkes i den forbindelse, at udstedelse af førerkort og kørekort i dag er gebyrfinansieret, og at hverken forordningsforslaget eller direktivforslaget vurderes at være til hinder for gebyrfinansiering.

6.3. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Bestemmelsen i forordningsforslaget om at integrere førerkortet og kørekortet – og dermed også det heri beskrevne direktivforslag – har som nævnt bl.a. til formål at mindske den administrative byrde for førere, som ikke længere skal ansøge om og medbringe to forskellige dokumenter.

7. Høring

Direktivforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTU Transport, 3F's Transportgruppe, FDM, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD – International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og TUR – Transporterhvervets Uddannelser.

Endvidere har direktivforslaget været sendt i høring hos EU-specialudvalget for transport.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra **Dansk Erhverv, Datatilsynet, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport og ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, DTU Transport, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Forbrugerrådet, Forsvarskommandoen, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD – International Transport Danmark, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.**

Dansk Erhverv ser generelt positivt på direktivforslaget, idet det må forventes at medføre administrative lempelser for både virksomheder, chauffører og myndigheder.

Dansk Erhverv anfører dog, at man finder formuleringen i forslagets artikel 7, stk. 4, uheldig. For at undgå uhensigtsmæssige ophold i produktion og drift i virksomhederne anbefaler Dansk Erhverv, at ombytning af kort først skal ske, når det nye kort er fysisk i hænderne på føreren. Dansk Erhverv henviser i den forbindelse til det ret indgående kendskab man via medlemskredsen har til ombytning, bortkomst mv. af betalingskort af forskellig art.

Datatilsynet har oplyst, at man har noteret sig, at det af artikel 1, stk. 2, i det gældende kørekortdirektiv bl.a. fremgår, at medlemsstaterne med forbehold af databeskyttelsesreglerne kan udstyre kørekortet med et lagermedium (mikrochip), så snart Kommissionen efter proceduren i artikel 9, stk. 2, har fastsat de i bilag I omhandlede krav til mikrochippen, der ved supplerende af kørekortdirektivet har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv.

Datatilsynet går herefter ud fra, at behandling af personoplysninger i forbindelse med udstedelse af et kørekort med et førerkorts funktioner vil ske under iagttagelse af databeskyttelsesdirektivets og persondatalovens regler.

Derudover har Datatilsynet oplyst, at man har noteret sig, at det i direktivforslaget foreslås, at medlemsstaterne skal føre et register over udstedte, stjålne, bortkomne og beskadigede kørekort med et førerkorts funktioner i en periode svarende til mindst deres gyldighed.

Datatilsynet går på den baggrund ud fra, at de danske myndigheder forsat skal leve op til reglerne i persondataloven og sikkerhedsbekendtgørelsen, når de behandler personoplysninger i forbindelse førelsen af et sådant register.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er meget positive over for forslaget om at integrere førerkortet i kørekortet, idet det bl.a. udgør en væsentlig styrkelse af indsatsen mod manipulation i forbindelse med køre- og hviletidsreglerne.

DTL bemærker, at det af direktivforslagets præambel fremgår, at tilladelse til at indehave kørekort og førerkort ikke skulle blive påvirket af integreringen. DTL anfører i den forbindelse, at det må være en forudsætning, at ændringen ikke medfører tab af rettigheder og forpligtelser, og at formuleringen derfor synes at være svag.

DTL anfører desuden, at det fremgår af forslagets artikel 7, stk. 4, at ansøgeren (føreren) skal aflevere både sit kørekort og førerkort, der ønskes ombyttet ved ansøgningen om det nye integrerede kort. DTL anfører i tilknytning hertil, at dette vil begrænse førerens mulighed for at virke i sin daglige jobfunktion i henhold til de udstedelsesprocedurer, som myndighederne i dag anvender ved ansøgning om fartskriverkort. DTL foreslår i den forbindelse, at det bliver muligt for føreren at ansøge om det nye kort og først foretage en fysisk ombytning af kortet, når det er produceret og klar til udlevering til den pågældende ansøger.

DI Transport og ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik er som udgangspunkt positive over for forslaget om at integrere kørekortet i førerkortet. Ifølge DI Transport og ATL vil dette som udgangspunkt forhindre situationer, hvor der kan køres lastbil uden kørekort, hvilket vil lette virksomhedens kontrol. DI Transport og ATL anfører videre, at det i den forbindelse bør sikres, at retssikkerheden for chauffører ikke forringes, og at man i samme omgang fra dansk side – i lighed med andre EU-lande – bør integrere uddannelsesbeviset i kørekortet.

DTU Transport finder, at det er et godt direktivforslag, der er fremsat.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har ikke bemærkninger til direktivforslaget.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen anfører, at der ved at integrere førerkortet i kørekortet vil være en årlig administrativ lettelse for erhvervslivet, idet chauffører i dag skal ansøge om førerkort hvert femte år, og lastbils- og buschauffører fra januar 2013 ligeledes skal ansøge om kørekort hvert femte år.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen bemærker i den forbindelse, at de årlige administrative byrder for dansk erhvervsliv forbundet med ansøgning om førerkort ved AMVAB-målingen i 2010 blev opgjort til ca. 5 mio. kr. årligt. Dette tal er baseret på, at der i alt er ca. 76.000 chauffører, der hvert femte år skal ansøge om førerkort. Efter Erhvervs- og Selskabsstyrelsens

opfattelse vil denne byrde alt andet lige blive væsentligt reduceret som følge af, at erhvervet fremover kun skal ansøge om ét kort hvert femte år.

Forbrugerrådet har oplyst, at direktivforslaget efter rådets opfattelse vil have en positiv effekt på forbrugernes sikkerhed, og at man derfor kan støtte de foreslåede ændringer.

Forsvarskommandoen har ikke bemærkninger til direktivforslaget, idet forsvaret er undtaget fra reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet.

Frie Danske Lastbilvognmænd har oplyst, at man kan tilslutte sig direktivforslaget.

ITD – International Transport Danmark hilser forslaget om integration af førerkortet i kørekortet velkommen, idet man bl.a. ser forslaget som en styrkende faktor i bestræbelserne på at håndhæve bestemmelserne om brug af førerkort.

ITD anfører dog, at man ser et par udfordringer i forbindelse med implementeringen af forslaget, hvilket efter foreningens opfattelse kræver indarbejdelse af en praktisk administrativ løsning i den endelige direktivtekst.

For det første peger ITD på spørgsmålet om, hvordan en chauffør skal dokumentere de foregående 28 dages aktiviteter i en kontrolsituation inden for de første 28 dage efter ombytning af kørekort og førerkortet til det nye integrerede kort. Efter ITD's opfattelse bør direktivteksten indeholde retningslinjer for håndtering af problemstillingen med henblik på en ensartet håndtering – også ved kontrolsituationer i øvrige medlemsstater.

For det andet peger ITD på spørgsmålet om håndteringen af kørekort udstedt før 14. april 1997. I den forbindelse anfører ITD, at indehavere af kørekort til kategorierne C, C/E, D og D/E udstedt før 14. april 1997, der erhverver førerkort efter ikrafttrædelsen, og efter 5 år ikke ønsker at forny førerkortet, i henhold til præambel nr. 3 fortsat bør kunne opretholde førerretten til de nævnte kategorier. Dette kan efter ITD's opfattelse for eksempel ske ved, at det nye kort påføres særskilt udløbsdato for førerkort/kørekortdelen, så kørekortet fortsat kan være gældende, selv om førerkortet udløber.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ikke bemærkninger til direktivforslaget.

Rigsadvokaten har ikke bemærkninger til direktivforslaget.

Rigspolitiet bemærker, at der angiveligt er sket en umiddelbar overførsel fra kontrolapparatforordningen af de frister, der relaterer sig til førstegangsudstedelse af førerkort og efterfølgende fornyelse som følge af udløb af gyldighed af førerkort.

Rigspolitiets fremhæver i den forbindelse, at det af forslagets artikel 7 a, stk. 2, vedrørende kørekort med integreret førerkort fremgår, at et kørekort med et førerkorts funktioner skal udstedes senest en måned efter, at den kompetente myndighed har modtaget anmodningen. I forslagets artikel 7 b, stk. 1, vedrørende fornyelse af kørekort med integreret førerkort fremgår det desuden, at førerne ved fornyelse kan vente med at fremsende anmodning om fornyelse indtil femten arbejdsdage inden, at kortet udløber. Myndighederne skal herefter ifølge forslagets artikel 7 b, stk. 2, udstede et nyt kørekort inden udløbsdatoen.

Efter Rigspolitiets opfattelse er de angivne frister set ud fra et kørekortperspektiv meget korte. Både for så vidt angår førstegangsudstedelse og efterfølgende fornyelser som følge af udløbet gyldighed er der tale om en meget kort frist.

Rigspolitiet anfører som baggrund herfor, at der i forbindelse med udstedelse af kørekort til kategori C og D skal foretages en vurdering af de helbredsmæssige forhold både ved førstegangsudstedelse og derefter ved fornyelse hvert 5. år.

I de sager, hvor de helbredsmæssige oplysninger giver anledning til bemærkninger, skal sagen forelægges for relevante sundhedsfaglige myndigheder med henblik på en vurdering af, hvorvidt den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at få udstedt et kørekort. Såfremt de sundhedsfaglige myndigheder anbefaler, at der ikke udstedes kørekort, vil den pågældende ifølge forvaltningsloven skulle have denne anbefaling sendt i høring med henblik på eventuelle bemærkninger, ligesom den pågældende kan påklage afgørelsen.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at denne vurdering/kontrol af de helbredsmæssige forhold, der er iværksat af trafiksikkerhedsmæssige årsager, i mange tilfælde ikke vil kunne foretages inden for de frister, som er angivet i forslagets artikel 7 a og 7 b.

Rigspolitiet anfører i den forbindelse, at kravene til en tilstrækkelig grundig behandling af de helbredsmæssige forhold, der som udgangspunkt er direktivbestemte, må veje tungere end den omstændighed, at borgerne skal have krav på behandling af en ansøgning inden for en bestemt tidsfrist.

Rigspolitiet bemærker endvidere, at ansøgere i dag afleverer det eksisterende kørekort ved ansøgning om fornyelse som følge af udløbet gyldighed. Dette skyldes bl.a. hensynet til at sikre, at der er så få ugyldige kørekort i omløb som muligt. Kan fornyelse ikke ske straks, kan kommunalbestyrelsen udstede et midlertidigt kørekort, hvorefter ansøgeren som udgangspunkt får det nye kørekort tilsendt med posten. Såfremt kørekort og førerkort fremover skal integreres, vil denne procedure ikke være hensigtsmæssig, idet det midlertidige kørekort udstedes i papirformat, og det er ikke muligt at udstede et midlertidigt (anvendeligt) førerkort på tilsvarende måde. Det er derfor Rigspolitiets opfattelse, at en integrering af kørekort og førerkort må forudsætte, at ansøgeren alene ved aflevering af det gamle kørekort/førerkort kan få udleveret det nye.

I den forbindelse bemærker Rigspolitiet desuden, at såfremt kørekort og førerkort integreres, vil det ikke længere som i dag være muligt at foretage en midlertidig inddragelse af kørekortet, f.eks. ved mistanke om spirituskørsel, idet der ikke kan udstedes et midlertidigt førerkort. I sager om spirituskørsel vil politiet, når promilleerklæring forligger, herefter i hvert enkelt tilfælde efterfølgende skulle inddrage det fysiske kørekort/førerkort. Det samme gælder i andre lignende sager, hvor der under sagens behandling sker administrativ inddragelse under straffesagen. Dette vil indebære et øget ressourceforbrug for politiet.

I relation til fristen i forslagets artikel 7 c, stk. 6, vedrørende stjålne, bortkomne eller beskadigede kørekort med integreret førerkort oplyser Rigspolitiet, at der ved udstedelse af erstatningskort som udgangspunkt ikke skal ske en vurdering af de helbredsmæssige forbehold, hvorfor erstatningskort i princippet vil kunne udstedes med det samme.

Rigspolitiet bemærker dog, at kontrakten mellem kørekortproducenten og Rigspolitiet fastsætter en leveringsfrist på fem dage. Af forslagets artikel 7 c, stk. 6, fremgår det, at ”Disse myndigheder skal udstede et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom”.

Det er derfor efter Rigspolitiets opfattelse afgørende at fastlægge, hvad der ligger i ”udstede”. Hvis det indebærer, at borgeren skal have modtaget det nye kørekort/førerkort senest fem arbejdsdage efter at have indgivet en udførligt begrundet anmodning herom, vil det kun være muligt at overholde kravet, såfremt kortene ekspederes som ekspres-kort. Et ekspres-kort vil kunne produceres på to timer, men dette medfører en meromkostning pr. kort på kr. 285 i forhold til et almindeligt kørekort.

I relation til de økonomiske og IT-mæssige konsekvenser af forslaget om integration af førerkort og kørekort oplyser Rigspolitiet, at gennemførelsen af forslaget vil indebære, at danske kørekort skal forsynes med en chip.

Desuden vurderer Rigspolitiet, at der skal etableres et nyt register til håndtering af kørekort, idet det nuværende centralregister ikke bygger på en anvendelig teknologi.

Rigspolitiet skønner, at integrering af førerkort og kørekort vil indebære investeringsomkostninger i størrelsesordenen 11-14 mio. kr. og årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 4-5 mio. kr.

8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser fra de øvrige medlemsstater til direktivforslaget.

I forbindelse med behandlingen af forordningsforslaget på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 12. december 2011 gav Belgien og Holland imidlertid udtryk for, at man er skeptiske over for forslaget om at integrere førerkortet i kørekortet, mens Slovakiet udtrykte støtte til forslaget om integration af de to korttyper.

9. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positivt indstillet over for formålet med forslaget.

10. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Direktivforslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Det bemærkes, at forordningsforslaget sammen med et grund- og nærhedsnotat og et samlenotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg, Transportudvalg og Retsudvalg forud for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 6. oktober 2011. Herudover fik udvalgene tilsendt et revideret samlenotat forud for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 12. december 2011.

11. Orientering af andre af Folketingets udvalg

Grund- og nærhedsnotatet sendes – ud over til Folketingets Europaudvalg – til Folketingets Retsudvalg og Transportudvalg.