



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 1. september 2014
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Helene Hvid Christensen
Sagsnr.: 2014-0030-2309
Dok.: 1226338

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 1247 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 23. juni 2014. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Liselott Blixt (DF).

Karen Hækkerup

/

Jessika Heltberg Auken

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 1247 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Kan ministeren begrunde, hvorfor kørelærere ikke kan undervise elever med MC, der er afledt af motorcykler med en motoreffekt på mere end 35 kW, når eleverne efter endt køreprøve har lov til at køre på sådan en MC?”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Transportministeriet, der har oplyst følgende:

”Efter EU’s fælles regler om kørekort opdeles kørekort til motorcykler i tre kategorier: A1 (lille motorcykel), A2 (mellemstor motorcykel) og A (stor motorcykel). Kørekort til kategori A2 giver ret til at føre motorcykler med en motoreffekt på højst 35 kW.

Motorcykelfabrikanterne fremstiller derfor motorcykler med en motoreffekt på højst 35 kW, der er ombygget fra motorcykler med en større motoreffekt, så de ved en senere lejlighed vil kunne opgraderes til deres oprindelige effekt. Såvel versionen med motoreffekt på højst 35 kW som versionen med større motoreffekt bliver typegodkendt i henhold til EU’s fælles regler om typegodkendelse.

Tilsvarende fremstilles droslingssæt til ombygning af motorcykler med en oprindelig motoreffekt på mere end 35 kW til en nedsat motoreffekt på højst 35 kW. Disse droslingssæt godkendes nationalt i forskellige EU-lande. Sådanne godkendte droslingssæt godkendes også ved syn i Danmark som følge af EU’s regler om gensidig anerkendelse, når den ombyggede motorcykel opfylder gældende regler om bl.a. luftforurening.

Ifølge Justitsministeriets bekendtgørelse om kørekort skal en motorcykel af kategori A2, der anvendes til øvelseskørsel, have en motoreffekt på højst 35 kW i henhold til køretøjets typegodkendelse. Er motorcyklen ikke typegodkendt, anvendes dens motoreffekt i fabrikens normale udførelse, dvs. dens oprindelige motoreffekt. Kravet om, at motoreffekten skal være i henhold til køretøjets typegodkendelse henholdsvis i fabrikens normale udførelse, følger Transportministeriet bekendt ikke af EU’s fælles regler om kørekort.

Der vurderes køretøjteknisk ikke at være noget til hinder for, at en fabriksfremstillet motorcykel ombygget fra en motorcykel med en oprindelig motoreffekt på mere end 35 kW, men som i den aktuelle version har højst 35 kW, anvendes til øvelseskørsel til kategori A2 (højst 35 kW). Transportministeriet ser såle-

des ikke nogen køretøjteknisk grund til at forbyde øvelseskørsel med en tilsvarende motorcykel med oprindeligt mere end 35 kW, som efterfølgende er droslet ned til højst 35 kW.

Justitsministeriet har endvidere indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet kan oplyse, at det fremgår af bilag 5 i kørekortbekendtgørelsen, at motorcykler til øvelseskørsel og praktisk prøve til bl.a. kategori A2 skal være standardtypegodkendt.

En fabrikant kan neddrose motoreffekten (reducere motorens effekt) på en motorcykel ved at udstyre motoren med særligt udstyr, som fabrikanten har fået godkendt. Fabrikanten kan herved producere en og samme motorcykel med flere motorvarianter og således have én typegodkendelse på en motorcykel med flere forskellige motorstørrelser. En sådan motorcykel vil være standardtypegodkendt med flere effektydelser, og derfor opfylde reglerne i kørekortbekendtgørelsens bilag 5 om, at motorcyklen til øvelseskørsel og praktisk prøve skal være standardtypegodkendt.

En motorcyklejer, der f.eks. har kørekort til kategori A2, kan også få neddroset motoreffekten på en motorcykel med en for stor effekt, således at motorcyklejeren lovligt kan føre motorcyklen, ved enten at udstyre motorcyklen med et drosseludstyr, som er godkendt af en uafhængig prøvningsinstitution, eller vælge det af fabrikanten anvendte udstyr. En kørelærer kan på tilsvarende måde få neddroset en motorcykel. En sådan motorcykel vil imidlertid ikke være standardtypegodkendt, og kan derfor ikke anvendes til øvelseskørsel og praktisk prøve.

Rigspolitiet vil gerne indgå i drøftelser og ser positivt på en eventuel ændring af kørekortbekendtgørelsens bilag 5, således at neddrose motorcykler til øvelseskørsel samt praktisk prøve ikke skal være standardtypegodkendte.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at en ikke fabriksmonteret neddrosling dog f.eks. bør synes og godkendes af en synsvirksomhed samt registreres i motorkøretøjsregisteret hos SKAT inden motorcyklen tages i brug til øvelseskørsel og praktisk prøve til kategori A2, idet der herved sikres tilstrækkelig dokumentation for, at motorcyklen har den korrekte motorstørrelse.

Det kan endvidere oplyses, at Rigspolitiet kan dispensere fra bestemmelserne i kørekortbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelsens § 130. Rigspolitiet mødes regelmæssigt med repræsentanter for kørelærernes faglige organisationer.

På det førstkommende møde vil Rigspolitiet nærmere informere om reglerne på området, herunder om muligheden for at ansøge om dispensation.”

Justitsministeriet vil på baggrund af det anførte overveje at ændre kørekortbekendtgørelsens bilag 5, således at der ikke længere stilles krav om, at neddrolede køretøjer, som anvendes til prøvekørsel, skal være standardtypegodkendte.