

## UDKAST

### Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Indførelse af ledsaget rutinekørsel som led i ny køreuddannelse)

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021, som ændret ved § 1 i lov nr. 2396 af 14. december 2021, § 22 i lov nr. 2601 af 28. december 2021 og ved § 1 i lov nr. 480 af 26. april 2022, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »øvelseskørsel« til: »praktisk køreundervisning«.
2. I § 56, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »kørekort«: », jf. dog § 64, stk. 1, 3. pkt., og § 64 a«, og i § 56, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »politiet«: », jf. dog § 64, stk. 1, 3. pkt., og § 64 a«.
3. Overskriften efter § 63 a og før § 64 ændres til: »Praktisk køreundervisning«.
4. Fire steder i § 64, stk. 1-4, ændres »Øvelseskørsel« til: »Praktisk køreundervisning«.
5. I § 64, stk. 2 og 3, ændres »øvelseskørslen« til: »den praktiske køreundervisning«.
6. Efter § 64 indsættes før overskriften før § 65:  
»Ledsaget rutinekørsel

**§ 64 a.** Under køreuddannelse til almindelig bil (kategori B) kan ledsaget rutinekørsel finde sted i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om ledsaget rutinekørsel for personer, der er under uddannelse til kørsel med almindelig bil (kategori B), herunder regler om krav om gennemførelse af dele af køreuddannelsen, krav om dokumentation, krav om forevisning af dokumentation og regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om fravigelse af § 56, stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om krav til personer, der skal fungere som ledsager ved ledsaget rutinekørsel, herunder regler om

## UDKAST

krav om gennemførelse af kursus, krav om dokumentation, krav om forevisning af dokumentation, alder, kørselserfaring og regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte, at §§ 53, 54 og 56, stk. 1, 2. pkt., finder anvendelse for ledsageren. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., med de fornødne tilpasninger tillige finder anvendelse for ledsageren.«

### § 2

Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

### § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

#### 1. Indledning

#### 2. Baggrund

#### 3. Lovforslagets hovedpunkter

##### 3.1. Mulighed for ledsaget rutinekørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil (kategori B)

###### 3.1.1. Gældende ret

###### 3.1.1.1. Krav om kørekort og øvelseskørsel

###### 3.1.1.2. Forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige

###### 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

###### 3.1.2.1. Ledsaget rutinekørsel

###### 3.1.2.2. Begrebet ”øvelseskørsel”

##### 3.2. Sanktionsfastsættelse for forseelser i forbindelse med ledsaget rutinekørsel

###### 3.2.1. Gældende ret

###### 3.2.1.1. Strafniveauet for overtrædelser af færdselsloven

###### 3.2.1.2. Strafniveauet for overtrædelser af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt.

###### 3.2.1.3. Strafniveauet for overtrædelser af færdselslovens § 64 om øvelseskørsel

###### 3.2.1.4. Strafansvar for førere af køretøjer

###### 3.2.1.5. Strafniveauet for overtrædelse af reglerne i forsøgsordningen med udstedelse af kørekort til 17-årige

# UDKAST

3.2.1.5.1. Den 17-årige fører

3.2.1.5.2. Ledsageren

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.2.2.1. Sanktionsfastsættelse for køreeleven

3.2.2.1.1. Køreelevens egne overtrædelser

3.2.2.1.2. Køreelevens ansvar for ledsagerens overtrædelser

3.2.2.2. Sanktionsfastsættelse for ledsagere

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

8. Klimamæssige konsekvenser

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

10. Forholdet til EU-retten

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

12. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Den nuværende køreuddannelse stammer fra 1986 og er siden indførelsen ikke blevet ændret eller opdateret væsentligt. Den nuværende køreuddannelse udgør et solidt fundament for at uddanne dygtige og ansvarlige bilister, men er dog bundet op på en række ældre regelsæt, herunder omfangsrige og detaljerede bekendtgørelser, der gør køreuddannelsen ufleksibel og administrativ tung for både kørelærere og elever.

Gennem de seneste årtier er der sket meget på undervisnings- og uddannelsesområdet, og i dag findes der nye måder at undervise på, der understøtter en bedre indlæring. Borgere, der for fremtiden skal erhverve kørekort, bør blive mødt af en ny og opdateret køreuddannelse, hvor der er fokus på adfærd og risikoforståelse, og hvor der tages udgangspunkt i nye læringsformer, som giver bedre mulighed for en fleksibel tilgang til undervisningsforløbet med større fokus på den enkelte elevs behov og udfordringer. Dette vil i sidste ende skabe bedre og mere adfærdsbevidste bilister og vil dermed være med til at forbedre færdselssikkerheden.

Den nuværende køreuddannelse bør derfor moderniseres.

Der er med henblik herpå gennemført et forskningsprojekt fra 2020, som Færdselsstyrelsen har fået udført af det norske universitet Nord om anbefalinger til en ny køreuddannelse i Danmark. Det fremgår blandt andet af projektet, at der er forskningsmæssig dokumentation for, at øget erfaring og et højere antal kørte kilometer, inden der kan ske kørsel uden ledsager, medvirker til en reduceret risiko for, at der sker uheld i de første 6-12 måneder, efter en person har erhvervet kørekort for første gang. Én af anbefalingerne i forskningsprojektet er derfor, at der indføres mulighed for at udføre privat øvelseskørsel med en ledsager før erhvervelse af kørekort.

Siden 1. januar 2017 har det som led i en forsøgsordning været muligt for 17-årige at erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B) på betingelse af, at den 17-årige efter erhvervelse af kørekort kører sammen med en ledsager frem til det fyldte 18. år. Forsøgsordningen med udstedelse af kørekort til 17-årige blev evalueret i 2020 af Danmarks Tekniske Universitet, Afdeling for Transport. Evalueringen viste blandt andet, at omfanget af den kørselsoplevelse, som 17-årige i Danmark opnår ved kørsel med ledsager, i praksis ikke er tilstrækkelig til, at det har en ulykkesforebyggende effekt.

På baggrund af forskningsprojektet fra Nord universitet, som Færdselsstyrelsen har fået udført som led i at implementere en ny køreuddannelse, og

## UDKAST

anbefalinger om hvad en ny køreuddannelse bør indeholde, er det er Transportministeriets vurdering, at køreelever bør få mulighed for at opnå mere kørselserfaring, inden der kan ske kørsel uden en ledsager. Transportministeriet vurderer i den forbindelse, at incitamentet til at skaffe sig kørselserfaring vil være større, hvis en sådan mulighed også foreligger under selve uddannelsesforløbet, fremfor på et tidspunkt, hvor kørekortet allerede er erhvervet.

Transportministeriet finder derfor, at der som led i en ny og moderniseret køreuddannelse bør gives mulighed for at udføre ledsaget rutinekørsel undervejs i uddannelsesforløbet.

Ledsaget rutinekørsel vil give mulighed for, at køreelever i højere grad kan træne rutinekørsel og opnå mere kørselserfaring, inden de får kørekort og kan køre alene eller kan køre under forsøgsordningen for kørekort til 17-årige. Af færdselssikkerhedsmæssige hensyn skal der fortsat være krav om gennemførelse af et obligatorisk undervisningsforløb med teoretisk og praktisk køreundervisning hos en kørelærer. Ledsaget rutinekørsel skal dermed ses som et supplement til den praktiske køreundervisning hos en kørelærer. Dette samspil vil give nye bilister de bedste forudsætninger for at opnå en sikker og rutinepræget kørsel, inden de sætter sig alene bag rattet, hvilket vil medføre en generel forbedring af færdselssikkerheden.

Med lovforslaget foreslås det derfor, at der i færdselsloven indsættes hjemmel til, at der under køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B) tillades ledsaget rutinekørsel, og at transportministeren i den forbindelse bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler herfor, herunder regler om krav til køreeleven og ledsageren samt administrationen af ledsaget rutinekørsel.

Der er i færdselsloven i dag hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om køreuddannelsen. En ny køreuddannelse kan derfor etableres i medfør af den gældende færdselslov. Det forventes, at en ny køreuddannelse vil blive lanceret i 2024, og formålet med dette lovforslag er derfor ikke at indføre den samlede nye køreuddannelse, men derimod alene at indføre hjemmel til den mindre del af den kommende nye køreuddannelse, der vedrører muligheden for at foretage ledsaget rutinekørsel undervejs i køreuddannelsen til almindelig bil.

Derudover indeholder lovforslaget ændringer af redaktionel karakter af begrebet ”øvelseskørsel” til ”praktisk køreundervisning” i færdselsloven. Formålet med ændringerne er at undgå begrebsforvirring ved indførelse af begrebet ”ledsaget rutinekørsel” med lovforslaget.

### **2. Baggrund**

Det har siden 1. januar 2017 som led i en forsøgsordning været muligt for 17-årige at erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B) på betingelse af, at den 17-årige efter erhvervelse af kørekort kører sammen med en ledsager frem til det fyldte 18. år. Det har således i en årrække været muligt for unge bilister at deltage i en ordning, der skaber mulighed for at opnå kørselserfaring sammen med en erfaren ledsager, inden pågældende fylder 18 år og kan køre selvstændigt.

I september 2020 udgav Danmarks Tekniske Universitet, Afdeling for Transport, en evaluering om forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Evalueringen undersøger blandt andet trafiksikkerhedsrelaterede aspekter såsom ulykkesinvolvering, færdselsforseelser og viden om ordningens retningslinjer og krav.

Evalueringen konkluderer, at der generelt er blevet taget godt imod ordningen med kørekort til 17-årige, idet antallet af unge, der pr. år får kørekort som 17-årig, udgør ca. 40 pct. af årgangen.

Evalueringen konkluderer dog, at omfanget af den kørselserfaring, som 17-årige i Danmark opnår ved kørsel med ledsager, er mindre end det omfang, der opnås i sammenlignelige lande, herunder Holland og Tyskland, der har tilsvarende ledsagerordninger. Den opnåede kørselserfaring kan dermed være for lille til at opnå en ulykkesforebyggende effekt, idet tallene indikerer, at danske unge kører betydeligt mindre end den gennemsnitlige kørselsmængde på i alt 2.400 km, der i Tyskland viste en positiv effekt på ulykkesrisikoen. Derudover viser evalueringen, at størstedelen af de kørte ture var ture, der alligevel skulle køres, og at alene enkelte ture blev tilrettelagt med specifikke træningsformål.

Selvrapporterede data fra deltagere i undersøgelsen indikerer, at omfanget af kørsel uden ledsager stiger jo længere, at den 17-årige har haft kørekort, og jo tættere den 17-årige er på at fylde 18 år. 15 pct. af deltagerne, der tog del i undersøgelsen, oplyste, at de havde kørt bil uden en ledsager, og at 50 pct. af de adspurgte kendte til venner, der havde kørt uden ledsager. Forældre og unge bilister forklarede den uledsagede kørsel med, at de oplevede,

at den 17-årige bilist havde tilstrækkelige kørefærdigheder til at kunne køre alene, og at sanktionen (bøde) ikke havde en forebyggende effekt. Derudover blev der givet udtryk for, at den unge bilist mistede interessen for at køre ledsaget kørsel, når det ikke længere havde nyhedsværdi.

Et stort flertal af interview- og spørgeskemaundersøgelsens deltagere mente samtidig, at ledsaget kørsel havde forbedret deres egne eller deres børns kørefærdigheder og selvtillid som bilist. Nogle unge efterspurgte blandt andet nedsættelse af alderskrav for ledsager, så for eksempel større søskende kunne være ledsagere. Andre efterspurgte en tydeliggørelse af vigtigheden af, at forældre bruger tid på at køre ledsaget kørsel med deres børn, da manglende forældreengagement er en central barriere. Derudover fremhævede nogle af undersøgelsens deltagere, at ledsagerkravet om 10 års kørekortbesiddelse skulle reduceres. Det var opfattelsen, at de unge bøder for forældrenes handlinger, uanset om den manglende opfyldelse af 10-årskravet skyldes en færdselsforseelse eller manglende ændring af kørekort i forbindelse med tilflytning til Danmark.

Med henblik på at indføre en ny køreuddannelse i Danmark har Færdselsstyrelsen endvidere i 2020 fået gennemført et forskningsprojekt af det norske universitet Nord om anbefalinger til en ny køreuddannelse i Danmark. Forskningsprojektet tager udgangspunkt i aktuel international pædagogisk og psykologisk forskning og teori med relevans for oplæring nye bilister, og inddrager blandt andet erfaringer fra køreuddannelser i Sverige, Tyskland, Holland og Norge, som har forskellige former for ledsagerordninger, hvor der kan ske privat øvelseskørsel i forbindelse med erhvervelse af kørekort til almindelig bil (kategori B). På den baggrund fremsætter forskningsprojektet generelle og konkrete anbefalinger til oplæring af bilister for de forskellige kørekortkategorier.

I Norge og Sverige kan øvelseskørsel påbegyndes ved det 16. fyldte år, hvorefter kørekort kan erhverves, når eleven fylder 18 år. I Holland og Tyskland kan der påbegyndes øvelseskørsel fra eleven er 16 år og seks måneder gammel, og kørekortet kan erhverves, fra eleven er fyldt 17 år, hvorefter der dog skal ske ledsaget kørsel frem til det 18. fyldte år.

Alle fire lande tillader og anbefaler, at der sker ledsaget kørsel, men i Norge er der krav om, at køreeleven skal gennemføre et trafikalt grundkursus, og i Sverige er der krav om gennemførelse af ledsagerkursus, før ledsaget kørsel kan påbegyndes. I både Sverige, Norge, Holland og Tyskland stilles der for-

skellige krav til ledsageren. Dette er blandt andet alderskrav, krav om kørselserfaring, krav om godkendelse og gennemførelse af kursus og krav i forhold til tidligere frakendelser og anmærkninger eller klip i kørekortet.

Ud over en række generelle anbefalinger til en ny køreuddannelse anbefaler Nord universitet, at man med en ny køreuddannelse øger kørselserfaringen, før der sker fuld erhvervelse af kørekort ved at give mulighed for privat øvelseskørsel. Det anbefales endvidere, at der gives mulighed for tilrettelægge og kombinere privat øvelseskørsel samtidig med, at der modtages undervisning hos en godkendt kørelærer.

Anbefalingerne kommer blandt andet på baggrund af rapportens konklusioner om, at der er god forskningsmæssig dokumentation for, at erfaring og mængden af øvelse (antal kørte kilometer), før der gives mulighed for at køre alene uden ledsager, er en kritisk faktor, som påvirker risikoniveauet for nye bilister i den mest risikofyldte periode de første 6-12 måneder efter erhvervelse af kørekort. Rapporten konkluderer desuden, at kombinationen af privat øvelseskørsel og praktisk køreundervisning hos en kørelærer vil kunne imødekomme ønsket om et tilstrækkeligt antal kørte kilometer før erhvervelse af kørekort og behovet for professionel undervisning af god kvalitet.

### **3. Lovforslagets hovedpunkter**

#### **3.1. Mulighed for ledsaget rutinekørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil (kategori B)**

##### 3.1.1. Gældende ret

###### *3.1.1.1. Krav om kørekort og øvelseskørsel*

Det følger af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., at motorkøretøj og stor knallert kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort. Ifølge § 56, stk. 1, 2. pkt., skal føreren under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Det følger endvidere af færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 1, at aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til motorkøretøj og stor knallert er 18 år, jf. dog § 57.

Det følger af færdselslovens § 56, stk. 4, 3. pkt., at undervisningen vedrørende motorkøretøjer endvidere skal omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg.

Det følger af færdselslovens § 64, stk. 1, at øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, kun må finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer eller en kørelæreraspirant, der

## UDKAST

er under opsyn og vejledning af en hertil særligt godkendt kørelærer, som er til stede i bilen. Kørelæreren eller kørelæreraspiranten anses da for at være fører af bilen. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer eller kørelæreraspirant ved siden af sig, anses kørelæreren eller kørelæreraspiranten for at være fører af køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren eller kørelæreraspiranten må anses som fører, gælder bestemmelserne i færdselslovens §§ 53-55 også for eleven.

Øvelseskørsel skal i den forbindelse forstås som praktisk køreundervisning, hvilket betyder, at køreeleven undervejs i uddannelsen kan køre bil på veje med almindelig trafik eller på køretøjstekniske anlæg.

Ifølge færdselslovens § 64, stk. 4, må øvelseskørsel ikke finde sted tidligere end 3 måneder før det tidspunkt, hvor eleven efter sin alder kan få udstedt kørekort. Sammenholdt med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige er det således muligt at begynde at erhverve kørekort fra en person er 16 år og ni måneder gammel.

Som reglerne er i dag, skal øvelseskørsel (praktisk køreundervisning) i forbindelse med erhvervelse af kørekort til almindelig bil ske undervejs i uddannelsesforløbet sammen med en godkendt kørelærer, jf. færdselslovens § 64.

Endelig følger det af færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, herunder om brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

### *3.1.1.2. Forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige*

Det fremgår af færdselslovens § 57, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om en forsøgsordning, hvormed alderskravet for erhvervelse af kørekort sættes ned til 17 år betinget af ledsaget kørsel indtil det fyldte 18. år. Transportministeren kan i den forbindelse fravige færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 1, § 128, stk. 4, § 129, stk. 4, 1. og 2. pkt., og § 131, stk. 1, og fastsætte, at § 56, stk. 1, 2. pkt., tillige finder anvendelse for ledsageren. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 55, stk. 1 og 2, og stk. 4, 1. pkt., med de fornødne tilpasninger tillige finder anvendelse for ledsageren.

Med hjemmel i færdselslovens § 57, stk. 3, er der udstedt nærmere regler om betingelserne for udstedelse af kørekort til 17-årige i bekendtgørelse nr.

## UDKAST

1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige. Det har således siden 1. januar 2017 ved bekendtgørelsens ikrafttræden været muligt for 17-årige at erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B) på betingelse af, at den 17-årige frem til det fyldte 18. år kører sammen med en ledsager.

For personer omfattet af forsøgsordningen med kørekort til 17-årige kan køreundervisning påbegyndes, så snart personen er 16 år og ni måneder gammel. Erhvervelse af kørekort sker efter de samme regler i færdselsloven og kørekortbekendtgørelsen, som gælder for personer, der er fyldt 18 år.

Der kan tidligst aflægges praktisk køreprøve og dermed erhverves kørekort, når personen er fyldt 17 år. Ved førerret erhvervet under forsøgsordningen påføres der en særlig national kode på kørekort, der indikerer, at der gælder særlige vilkår og begrænsninger for kørslen. Koden ophæves automatisk, så snart personen omfattet af ordningen fylder 18 år. Begrænsningerne betyder, at kørsel som 17-årig kun må finde sted i Danmark, og at der til enhver tid skal være en ledsager ved siden af den 17-årige.

Den 17-årige har pligt til forud for den ledsagede kørsel at informere ledsageren om, at vedkommende skal fungere som ledsager, og hvilke krav vedkommende skal opfylde.

Der stilles i bekendtgørelsen krav om, at ledsageren skal være fyldt 30 år og have haft førerret til almindelig bil (kategori B) de seneste 10 år på baggrund af kørekort udstedt i Danmark. Derudover skal ledsageren være i besiddelse af gyldigt kørekort til almindelig bil, der er udstedt i Danmark, og ledsageren må ikke have været fratrukket førerretten betinget eller ubetinget i de seneste 10 år. Det er endvidere et krav, at ledsageren under kørslen sidder på forreste passagersæde og har sit kørekort hos sig og på forlangende viser det til politiet.

Ledsageren skal på alle tidspunkter under den 17-årige førers kørsel være opmærksom på omkringværende trafikale forhold og bistå den 17-årige fører med råd og vejledning. Ledsageren skal samtidig på alle tidspunkter være i stand til at føre køretøjet i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler, herunder bestemmelserne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. i færdselslovens §§ 53-54.

Politiet kan i forbindelse med standsning af et kørekort, der føres af en 17-årig omfattet af forsøgsordningen, på tilsvarende vis kontrollere ledsageren i henhold til reglerne i færdselslovens § 55, stk. 1, 2 og stk. 4, 1. pkt.

### 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

#### 3.1.2.1. Ledsaget rutinekørsel

Ulykkesstatistikkerne viser, at der er en langt større risiko for, at unge bilister er involveret i færdselsuheld end andre aldersgrupper. Den øgede risiko kan forklares med et samspil mellem flere forhold, herunder at de unges mentale udvikling endnu ikke er fuldendt, hvilket begrænser forståelsen af alle risici i trafikken, og at unge og nyuddannede bilister mangler kørsels erfaring.

Som det fremgår under lovforslagets punkt 2 om baggrund, har det norske universitet, Nord, i september 2020 på vegne af Færdselsstyrelsen udarbejdet en rapport, som indeholder anbefalinger til en ny køreuddannelse i Danmark. Af rapporten følger blandt andet, at der er god forskningsbaseret dokumentation for, at øget erfaring og et højere antal kørte kilometer, inden der kan ske kørsel uden ledsager, medvirker til en reduceret risiko for, at der sker ulykker i de første 6-12 måneder, efter en person har erhvervet kørekort for første gang.

I Danmark har der siden 1. januar 2017 været en forsøgsordning, hvor det er muligt for 17-årige at erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B), betinget af kørsel sammen med en erfaren bilist frem til det fyldte 18. år.

Danmarks Tekniske Universitet, Afdeling for Transport, har i 2020 udført en evaluering af den nugældende forsøgsordning med kørekort til 17-årige. Evalueringen konkluderer blandt andet, at der generelt er blevet taget godt imod ordningen med kørekort til 17-årige, idet antallet af unge, der pr. år får kørekort som 17-årig, udgør ca. 40 pct. af årgangen.

Evalueringen konkluderer dog, at omfanget af den kørsels erfaring, som 17-årige i Danmark opnår ved kørsel med ledsager, er mindre end det omfang, der opnås i sammenlignelige lande, og at den opnåede erfaring kan være for lille til at opnå en ulykkesforebyggende effekt. Der er risiko for, at 17-årige, der erhverver kørekort i henhold til den danske forsøgsordning, ikke opnår tilstrækkelig kørsels erfaring med oplevelser af mange forskellige typer kørsel og trafiksituationer til, at det har en færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

## UDKAST

Derudover konkluderer evalueringen, at der inden for forsøgsordningen for 17-årige er en tendens til, at der sker ulovlig kørsel uden ledsager jo længere tid, at den 17-årige har haft sit kørekort. Det reelle omfang heraf er dog ukendt, da undersøgelserne heraf i vidt omfang også baserer sig på selvrapportering, og da der må antages at være et stort mørketal. Når en 17-årig efter den nuværende forsøgsordning har erhvervet kørekort, er der desuden intet krav om, at den pågældende skal vedligeholde sin kørsel yderligere, indtil vedkommende fylder 18 år, hvorefter der kan køres uden ledsager.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der samlet set er gode erfaringer med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, og at ordningen har belyst de positive aspekter ved muligheden for at øve sig sammen med en ledsager. Ordningen har desuden bidraget til, at myndigheder og borgere har fået en introduktion til, hvordan en ledsagerordning kan struktureres. Det er dog Transportministeriets vurdering, at ordningen i praksis ikke bibringer de unge tilstrækkelig kørsels erfaring til, at det har en færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

Transportministeriet finder, at der ved indførelsen af en ny køreuddannelse bør gives mulighed for, at køreelever kan opnå kørsels erfaring med en erfaren ledsager inden erhvervelse af kørekortet. Denne mulighed vil gælde både for køreelever under 18 år og køreelever over 18 år.

På baggrund af den forskningsmæssige dokumentation på området er det Transportministeriets vurdering, at muligheden for, at en køreelev – ud over sin praktiske køreundervisning med en kørelærer – kan køre med en erfaren ledsager undervejs i uddannelsesforløbet og dermed opnå en mere rutineret kørsel inden erhvervelse af kørekort, vil medvirke til en forbedring af færdselssikkerheden. Det forventes, at ledsaget rutinekørsel vil give køreeleven mulighed for at øve kompetencer, som i forvejen er indlært sammen med kørelæreren. Dette forhold – sammen med en løbende evaluering af den ledsagede rutinekørsel sammen med kørelæreren – vil give eleven mulighed for refleksion over egne køreoplevelser og dermed en god mulighed for at udvikle elevens kørsel.

Det er Transportministeriets opfattelse, at elever, der er i gang med deres køreuddannelse, har en større motivation, idet der på tidspunktet for gennemførelse af køreuddannelsen formentlig er en større fokus og interesse fra køreelevernes side i at blive dygtige og rutinerede bilister. Ved at ledsaget kørsel kan ske undervejs i uddannelsesforløbet, er det derfor Transportministeriets forventning, at der vil være et større incitament til at gøre brug

## UDKAST

af muligheden, så køreelever får kørt flere kilometer inden erhvervelse af kørekortet, idet flere kørte kilometer alt andet lige må antages at forbedre elevernes mulighed for at bestå en efterfølgende køreprøve i første forsøg.

Beståelse af køreprøven i første forsøg vil også betyde, at færre køreelever skal afholde de udgifter, der er forbundet med en ny praktisk køreprøve. Samtidig vil en højere beståelsesprocent forventeligt også medvirke til en kortere ventetid på køreprøver, eftersom at færre elever skal op til køreprøve flere gange.

Transportministeriet finder, at det er afgørende, at afviklingen af praktisk køreundervisning og ledsaget rutinekørsel kan ske sideløbende. Ved at køreeleverne er i gang med deres køreuddannelse og dermed modtager praktisk køreundervisning hos deres kørelærer, samtidig med at de får mulighed for at øve ledsaget rutinekørsel, sikres det, at eleverne får et struktureret forløb, hvor der undervejs er et konstant fokus på elevens udvikling, selvrefleksion og udfordringer.

Transportministeriet vurderer på den baggrund samt på baggrund af forskning og studier på området, at der bør gives mulighed for ledsaget rutinekørsel, så køreeleven undervejs i uddannelsesforløbet kan øve sig sammen med en erfaren ledsager. Køreeleven vil på den måde være i en kontinuerlig dialog med sin kørelærer og have samtaler om udvikling og kørselserfaring samtidig med, at der er mulighed for at øve ledsaget rutinekørsel, hvilket forventeligt vil bidrage til et endnu større engagement fra elevens side. Dette skal samlet set sikre, at den ledsagede kørsel sker under kontrollerede forhold, og at eleven får det maksimale udbytte ud af undervisningen i samspil med muligheden for øve sig sammen med en erfaren ledsager.

På den baggrund foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselslovens § 64 a, hvori det fastsættes, at under køreuddannelse til almindelig bil (kategori B) kan ledsaget rutinekørsel finde sted i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.

Det er Transportministeriets opfattelse, at ledsaget rutinekørsel indledningsvist kun skal gælde for uddannelse til kørsel med almindelig bil (kategori B), ligesom det er tilfældet under forsøgsordningen for kørekort til 17-årige. Dette skyldes, at der er tale om en nyt element i køreuddannelsen, hvor den ledsagede rutinekørsel kan finde sted inden erhvervelse af kørekortet. I takt med at der løbende gøres erfaringer, vil Transportministeriet vurdere, om

## UDKAST

ledsaget rutinekørsel eventuelt kan udvides og anvendes i forbindelse med erhvervelse af kørekort til øvrige kategorier.

Transportministeriet finder ikke, at ledsaget rutinekørsel skal være en forudsætning for at erhverve kørekort, da behovet for rutinekørsel kan variere fra elev til elev, og da ikke alle køreelever vil have praktisk mulighed for at gøre brug af ledsaget rutinekørsel. Ledsaget rutinekørsel skal derfor alene betragtes som et frivilligt tilvalg, der kan supplere den obligatoriske undervisning hos kørelæreren eller eventuelt ledsagerordningen for kørekort til 17-årige. Øget kørsels erfaring vil endvidere også fortsat kunne ske gennem indkøb af ekstra kørelektioner hos køreskoler.

En fordel ved, at ledsaget rutinekørsel gøres muligt allerede under køreuddannelsen, er forventeligt også, at køreelever i mindre omfang bliver fristede til at køre uden ledsager. Når eleverne – i modsætning til den gældende forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige – endnu ikke har erhvervet kørekort, vil de formodningsvist ikke have samme indtryk af, at de godt kan køre selvstændigt.

Med ledsaget rutinekørsel lægges der op til, at samtlige køreelever uanset alder får mulighed for at øve sig med en ledsager inden køreprøven. Ledsaget rutinekørsel er dermed ikke kun forbeholdt personer under 18 år, som det er tilfældet med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige.

I forbindelse med overvejelserne om den kommende nye køreuddannelse og muligheden for ledsaget rutinekørsel har Transportministeriet overvejet, hvorvidt forsøgsordningen med kørekort til 17-årige bør bibeholdes eller ophæves, samt hvornår det er hensigtsmæssigt, at køreelever kan starte på køreuddannelsen.

Transportministeriet vurderer, at det er muligt at beholde forsøgsordningen med kørekort til 17-årige samtidig med, at der indføres mulighed for ledsaget rutinekørsel som led i den nye køreuddannelse. Det vil samtidig betyde, at aldersgrænsen for påbegyndelse af køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B) fortsat vil være 16 år og ni måneder.

Forsøgsordningen med kørekort til 17-årige medfører, at når en køreelev er fyldt 17 år, kan denne vælge at erhverve kørekort i henhold til forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, og den 17-årige vil dermed kunne overgå til de gældende regler for forsøgsordningen. Den 17-årige kan imidlertid

## UDKAST

også vælge at fortsætte sin køreundervisning og dermed få et længere uddannelsesforløb med god mulighed for at øve sig og få kørselserfaring sammen med en kørelærer – og sammen med en ledsager, såfremt der gøres brug af muligheden for ledsaget rutinekørsel. Eleven vil i så fald kunne vente med gå op til en køreprøve, til vedkommende er fyldt 18 år, hvorefter der ved erhvervelse af kørekortet ikke vil være efterfølgende betingelser om ledsaget kørsel.

Transportministeriet finder, at der vil være behov for at fastsætte nærmere krav om vilkårene for den ledsagede rutinekørsel, der kan finde sted undervejs i køreuddannelsen. Det er Transportministeriets opfattelse, at de nærmere krav i forbindelse med ledsaget rutinekørsel mest hensigtsmæssigt kan fastsættes administrativt ved bekendtgørelse. Dette vil give den mest smidige reguleringsform, hvor der vil være mulighed for at lave hurtige tilpasninger, hvis erfaringerne med ledsaget rutinekørsel tilsiger det.

Det foreslås derfor, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse i den foreslåede § 64 a, stk. 2, som fastsætter, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om ledsaget rutinekørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil (kategori B), herunder bestemmelser om krav om gennemførelse af dele af køreuddannelsen, krav om dokumentation, krav om forevisning af dokumentation samt regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel.

Da ledsaget øvelseskørsel skal kunne foretages under køreuddannelsen, fremgår det af den foreslåede bestemmelse, at transportministeren endvidere kan fastsætte regler om fravigelse af § 56, stk. 1, om krav om erhvervet kørekort for at kunne føre motorkøretøj og krav om medbringelse af kørekort under kørsel.

Det er Transportministeriets opfattelse, at køreelever ikke fra første lektion i praktisk køreundervisning skal have mulighed for at køre ledsaget rutinekørsel. Køreeleven bør have opnået et vist kendskab til kørsel med en kørelærer, inden ledsaget rutinekørsel kan påbegyndes. Der vil derfor i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 64 a, stk. 2, blive fastsat regler om, hvornår ledsaget rutinekørsel kan påbegyndes, herunder hvilke grundlæggende kørselsfærdigheder, der skal være indøvet med kørelæreren, hvilke moduler af køreuddannelsen, der skal være gennemført, og om teoriprøven skal være bestået, inden ledsaget rutinekørsel kan påbegyndes. Bestemmelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om en eventuel begrænsning i, hvor mange forskellige ledsagere den enkelte køreelev må have.

## UDKAST

For de elever, der allerede vil være i gang med et uddannelsesforløb på tidspunktet for ikrafttrædelsen af den nye køreuddannelse og muligheden for ledsaget rutinekørsel, er det tanken, at disse elever også skal have mulighed for at køre ledsaget rutinekørsel. Det påtænkes i den forbindelse, at der vil blive fastsat nærmere regler om, at køreeleven skal have gennemgået og indlært tilsvarende færdigheder, som det er forudsat efter den nye køreuddannelses modulstruktur, og efterleve øvrige fastsatte krav, før at ledsaget rutinekørsel kan påbegyndes.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om begrænsninger i forhold til selve rutinekørslen, herunder for eksempel at ledsaget rutinekørsel ikke må foretages på bestemte vejtyper eller på bestemte tidspunkter.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil ligeledes kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler om dokumentation og administrationen af reglerne om ledsaget rutinekørsel. Dette vil blandt andet kunne være regler om, at dokumentation for, at køreeleven har gennemført de nødvendige dele af køreuddannelsen, skal udfærdiges på en særlig blanket udfærdiget af Færdselsstyrelsen, og at dokumentation skal medbringes under den ledsagede rutinekørsel og på forlangende forevises politiet.

I forbindelse med den ledsagede rutinekørsel vil det være køreeleven, der betragtes som fører af køretøjet, hvorfor ledsageren ikke betragtes som fører. Ledsagerens opgave og ansvar vil som udgangspunkt bestå i at bistå køreeleven med rådgivning og vejledning undervejs i kørslen, og ledsageren kan hjælpe køreeleven med at bevare overblikket i situationer, hvor der opstår uventede ting i trafikken. En ledsager kan eksempelvis være en eller begge forældre eller en bekendt i køreelevens liv eller omgangskreds.

Det er dog Transportministeriets opfattelse, at der skal stilles nærmere krav til den person, som skal være ledsager ved ledsaget rutinekørsel, da det kræver en vis modenhed og kørselserfaring at kunne vejlede og lære fra sig på en forsvarlig måde. Der gælder også i dag krav til ledsagere under forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. I lyset af, at køreeleverne endnu ikke har erhvervet kørekort og derfor fortsat er under uddannelse, er det Transportministeriets opfattelse, at ledsageren skal have gennemgået et ledsagerkursus.

## UDKAST

På den baggrund foreslås det, at transportministeren i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 64 a, stk. 3, bemyndiges til at kunne fastsætte regler om krav til personer, der skal fungere som ledsager ved ledsaget rutinekørsel, herunder bestemmelser om krav om gennemførelse af kursus, krav om dokumentation, forevisning af dokumentation, alder, kørselserfaring samt regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel.

Ved fastsættelsen af de nærmere regler om alderskrav til ledsageren vil der blive taget udgangspunkt i den generelle ulykkesstatistik med antal dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel og alder, som den fremgår i Vejdirektoratets årlige rapport om trafikulykker. Statistikkerne viser en tendens til, at risikoen for at blive dræbt eller komme til skade under kørsel med personbil er højest for aldersgruppen 18-24 år, hvorefter der ses en nogenlunde aftagende risiko. Der vil derfor i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3, blive fastsat et alderskrav for ledsageren, der vil ligge omkring 25-30 år, idet det må antages, at ledsageren på det tidspunkt vil have den fornødne modenhed og risikoforståelse til at kunne lære fra sig på en forsvarlig måde. Alderskravet vil løbende kunne ændres, hvis udviklingen i ulykkesstatistikken eller de løbende erfaringer med ledsaget rutinekørsel tilsiger det.

For at kunne agere som vejleder og støtte for kørereleven er det vigtigt, at ledsageren har en vis kørselserfaring. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil derfor blive anvendt til at fastsætte regler herom, og det forventes i den forbindelse at blive fastsat, at ledsageren selv skal have erhvervet kørekort, som minimum have haft førerret i 3-5 år, og at ledsageren skal have kørekortet på sig under kørslen og på forlangende fremvise det til politiet.

Det er samtidig vigtigt, at personer, der skal agere som ledsagere, selv udviser en fornuftig og regelret opførsel i trafikken. I den gældende forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, som med lovforslaget foreslås ophævet, stilles der i den forbindelse krav om, at ledsageren skal have haft dansk udstedt kørekort de sidste 10 år uden hverken betingede eller ubetingede frakendelser af førerretten. Evalueringen af den pågældende forsøgsordning har vist, at der blandt myndigheder og organisationer, der har haft berøring med forsøgsordningen, er en opfattelse af, at kravet afskærer mange personer fra at kunne agere som ledsagere.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der ikke bør stilles krav til ledsagerens frakendelseshistorik, som afskærer en for stor del af befolkningen fra

## UDKAST

at kunne agere som ledsagere. Samtidig er det Transportministeriets opfattelse, at krav om en kortere periode uden frakendelser af førerretten på tilstrækkelig vis sikrer, at ledsageren har en fornuftig og regelret opførsel i trafikken.

Det er på den baggrund tanken, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3, vil blive anvendt til at fastsætte krav om, at en person, som skal fungere som ledsager, ikke må have fået en betinget frakendelse af førerretten de seneste tre år og en ubetinget frakendelse af førerretten de seneste fem år.

For så vidt angår de nærmere krav til et ledsagerkursus vil den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne anvendes til at fastsætte nærmere krav til blandt andet indhold, varighed og udbyder.

Det er tanken, at den foreslåede bestemmelse blandt andet skal anvendes til at fastsætte krav om gennemførelse af et ledsagerkursus, og at kurset skal udbydes af godkendte kørelærere og køreskoler. Der vil i den forbindelse forventeligt skulle betales en særskilt pris for kurset til køreskolen. Der vil samtidig blive fastsat nærmere krav til ledsagerkursets form og indhold, så det sikres, at det relevante faglige materiale gennemgås, og at ledsageren er klædt på til at varetage rollen som ledsager for den nye bilist, ligesom der vil være fokus på planlægning og strukturering af den ledsagede rutinekørsel.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil ligeledes kunne anvendes til at fastsætte eventuelle krav om, at visse dele af ledsagerkurset skal gennemføres sammen med køreeleven, og krav om begrænsninger for, hvor mange køreelever ledsageren må agere ledsager for. For at sikre, at ledsageren har en opfrisket viden om ledsaget kørsel, herunder hvilke elementer, som ledsageren skal være særligt opmærksom på, vil der på tilsvarende vis kunne fastsættes regler om en eventuel maksimal gyldighedsperiode for ledsagerkurset.

Af håndhævelses- og færdselssikkerhedsmæssige hensyn er det nødvendigt, at politiet får mulighed for at føre kontrol med og håndhæve reglerne for ledsaget rutinekørsel, så det sikres, at køreelev og ledsager opfylder de nærmere fastsatte krav til disse.

## UDKAST

Det er blandt andet tanken, at den foreslåede bestemmelse skal anvendes til at fastsætte krav om, at der skal kunne forevises bevis for gennemført ledsagerkursus, når en person er ledsager. Personen skal kunne fremvise denne dokumentation fysisk eller digitalt. Med den foreslåede bestemmelse kan der på bekendtgørelsesniveau fastsættes krav om, at personen, der fungerer som ledsager under kørslen, skal medbringe den fornødne dokumentation for gennemført kursus. Dette kan for eksempel være ved et kursusbevis, som for eksempel via en blanketløsning kan downloades på den kørekortadministrerende myndigheds hjemmeside, og som derefter udfyldes af kursusudbyderen.

Det er derudover tanken, at det bør være et krav, at for eksempel kursusudbyderen indsender dokumentation til den kørekortadministrerende myndighed, der i dag er Færdselsstyrelsen, om at en ledsager har gennemført et kursus, således at ledsageren på den baggrund kan blive registreret som ledsager i kørekortregisteret. Dette behov forudses med henblik på, at politiet herefter vil have mulighed for at fremsøge de nødvendige oplysninger i en håndhævelsessituation. Reglerne kan i den forbindelse endvidere anvendes til at fastsætte krav om, at ledsaget rutinekørsel ikke må foretages, før en eventuel kvittering for registrering af ledsageren er modtaget fra Færdselsstyrelsen.

I forbindelse med ledsaget rutinekørsel er det nødvendigt, at ledsageren kan bedømme situationen og de trafikale omgivelser og så vidt muligt gribe ind med vejledning og instrukser, hvis der måtte være behov herfor. Selvom ledsageren ikke anses for at være fører af køretøjet, bør vedkommende derfor stadig være i stand til at kunne føre et køretøj på betryggende vis. Det foreslås derfor i den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte, at færdselslovens §§ 53, 54 og § 56, stk. 1, 2. pkt., om kørsel i påvirket tilstand og krav om at være i besiddelse af kørekort under kørsel, tillige finder anvendelse for ledsageren.

Transportministeriet vurderer endvidere, at det med henblik på håndhævelse af færdselslovens §§ 53 og 54 over for ledsageren, vil være behov for at fastsætte regler om politiets kontrol, hvorfor det foreslås, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte, at færdselslovens § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., om politiets mulighed for at foretage udåndings-, spyt- og svedprøver samt øjenbesigtigelse, med de fornødne tilpasninger også skal finde anvendelse for ledsageren.

Når en køreelev kører med sin kørelærer i dag, er der krav om en mærkning på køretøjet, så den øvrige trafik kan se, at der kører et køretøj, hvor der sker praktisk køreundervisning. Hensynet bag dette er blandt andet, at den øvrige trafik derved bliver opmærksom på, at der kører en bilist under oplæring, og at der i den forbindelse bør udvises ekstra forsigtighed.

Et tilsvarende hensyn kan gøre sig gældende i forhold til køretøjer, der benyttes til ledsaget rutinekørsel, herunder henset til, at køretøjet føres af en køreelev under uddannelse og oplæring. Transportministeriet bemærker dog i den forbindelse, at der ved ledsaget rutinekørsel vil være tale om private køretøjer, der for størstedelen af tiden ikke anvendes til ledsaget rutinekørsel, hvorfor der i givet fald vil skulle være tale om mærkning, der uden de store vanskeligheder kan af- og påmonteres. Det kunne eksempelvis være ved skiltning i bilens bagrude eller på bilens tag.

Hvis det i forbindelse med fastsættelsen af de nærmere regler om ledsaget rutinekørsel findes hensigtsmæssigt at fastsætte krav om særlig mærkning vil dette kunne ske i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., om at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, herunder om brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

### *3.1.2.2. Begrebet ”øvelseskørsel”*

I færdselsloven anvendes på nuværende tidspunkt betegnelsen ”øvelseskørsel” til at beskrive praktisk køreundervisning. Ved øvelseskørsel forstås således praktisk undervisning i kørefærdighed. Det vil sige øvelse af kørsel på vej eller på køretekniske anlæg, og kørslen finder typisk sted i forbindelse med undervisningsforløbet ved erhvervelse af kørekort til en given kørekortkategori, herunder for eksempel bil, knallert eller motorcykel. Øvelseskørsel sker under instruktion af en kørelærer.

Det er Transportministeriets vurdering, at der med lovforslagets indførelse af begrebet ”ledsaget rutinekørsel” i den foreslåede § 64 a er risiko for begrebsforvirring i forhold til den gældende brug af begrebet øvelseskørsel i § 64, der betegner praktisk køreundervisning. Transportministeriet finder derfor, at det vil være hensigtsmæssigt at ændre den gældende betegnelse ”øvelseskørsel” til ”praktisk køreundervisning”.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 1 og 3-5, at begrebet øvelseskørsel overalt i færdselsloven ændres til praktisk køreundervisning.

### **3.2. Sanktionsfastsættelse for forseelser i forbindelse med led-saget rutinekørsel**

#### 3.2.1. Gældende ret

##### *3.2.1.1. Strafniveauet for overtrædelser af færdselsloven*

Færdselslovens bestemmelser om straf findes i lovens kapitel 17. Straffen for overtrædelse af færdselsloven er normalt bøde. Bødestraffene er i vidt omfang takstmæssigt fastsatte under hensyn til, hvilke overtrædelser der er tale om.

For overtrædelser af færdselsloven straffes førere af motorkøretøjer under 18 år som udgangspunkt på samme måde som førere over 18 år. Bøder til personer med særlig lav indtægt kan dog nedsættes i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 1, 2. pkt.

I Rigsadvokatens Meddelelse, afsnittet om sanktionspåstande i færdselssager, er der på baggrund af anvisninger i lovforarbejder om sanktionsudmåling samt domstolspraksis på området fastsat nærmere retningslinjer for anklagemyndighedens bødepåstand i færdselssager.

Det fremgår således af Rigsadvokatens Meddelelse, at personer mellem 15 og 18 år ofte er skolesøgende eller på anden måde under uddannelse, og at disse i vidt omfang ikke har egentlig indtjening af betydning. På den baggrund skal bøder til unge under 18 år generelt nedsættes til det halve beløb, dog mindst 500 kr., og der foretages således ikke en konkret vurdering af indtægtsforholdene for så vidt angår denne gruppe. Nedsættelsen skal ske ved anklagemyndighedens foranstaltning i forbindelse med udsendelse af bødeforelæg eller ved nedlæggelse af påstand om bøde. Der skal dog kun ske nedsættelse, såfremt der ikke er fastsat særlige retningslinjer for de enkelte overtrædelser.

Det fremgår endvidere af Rigsadvokatens Meddelelse, at indtægtsbestemte bøder ikke skal nedsættes for unge under 18 år eller personer med særlig lav indtægt. Det drejer sig således om bøder for spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54 om blandt andet kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer samt kørsel i frakendelsestiden, tillæggsbøder i forbindelse med betinget dom med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholbehandling for spirituskørsel, tillæggsbøder i forbindelse med betinget

## UDKAST

dom med vilkår om samfundstjeneste eller behandling mod narkotikamisbrug for overtrædelse af færdselslovens § 54 samt tillægsbøder i forbindelse med betinget dom med vilkår om samfundstjeneste for kørsel i frakendelsestiden.

### *3.2.1.2. Strafniveauet for overtrædelser af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt.*

Bøder for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., om kørsel uden at have erhvervet kørekort, nedsættes i retspraksis ikke for personer med lav indtægt, mens de for personer under 18 år som udgangspunkt fastsættes til halvdelen. Dette gælder dog ikke for 17-årige, der har erhvervet kørekort i medfør af bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, jf. nærmere under punkt 3.2.1.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Sanktionsniveauet for overtrædelser af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., kan som udgangspunkt sammenfattes således:

<b>Overtrædelse</b>	<b>Sanktion</b>
1. gang	7.000 kr.
2. gang	8.500 kr.
3. gang	10.500 kr.
4. gang	14.000 kr.
5. gang	7 dages fængsel*
6. gang	14 dages fængsel
7. gang	20 dages fængsel
8. gang	30 dages fængsel
9. gang	40 dages fængsel
10. gang	50 dages fængsel

\* Eventuelt betinget dom med samfundstjeneste.

Hvis overtrædelserne er begået af en person under 18 år, som ikke har erhvervet kørekort i medfør af bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, følger det af retspraksis, at bøden – i modsætning til, hvad der gælder for personer over 18 år – skal fastsættes uden hensyn til den økonomiske fordel ved ikke at have erhvervet kørekort. Bøden fastsættes herefter som udgangspunkt til halvdelen af normalbøden i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer for fastsættelse af bøder til personer under 18 år.

## UDKAST

Foreligger der samtidig formildende omstændigheder, kan bøden nedsættes yderligere. Formildende omstændigheder kan for eksempel være, at den sigtede har modtaget et ikke uvæsentligt antal køreundervisningstimer, eller at den sigtede har erhvervet førerret til et andet motorkøretøj end det, som vedkommende er fører af.

For overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, nr. 1, kan sanktionsniveauet for den sigtede, som har modtaget et ikke uvæsentligt antal køreundervisningstimer, som udgangspunkt sammenfattes således:

<b>Over 18 år</b>	<b>Sanktion</b>
1. gang	4.000 kr.
2. gang	5.000 kr.
3. gang	6.500 kr.
<b>Under 18 år</b>	
1. gang	3.000 kr.
2. gang	3.500 kr.
3. gang	4.000 kr.

For øvrige overtrædelser af færdselslovens § 56 kan sanktionsniveauet som udgangspunkt sammenfattes således:

<b>Forseelsens art</b>	<b>Sanktion</b>
Undladt at medbringe kørekort	1.000 kr.
Nægter at forevise kørekort	1.000 kr.
Ikke fornyet kørekort	1.000 kr.
Bortkommet i mere end 1 år	1.000 kr.
Udlænding – ikke ombyttet til dansk kørekort	1.000 kr.
Ikke kørekort til erhvervsmæssig personbefordring – har kørekort	1.500 kr.
Ikke overholdt nærmere vilkår for kørslen, for eksempel krav om at benytte briller eller lignende	1.000 kr.

### *3.2.1.3. Strafniveauet for overtrædelse af færdselslovens § 64 om øvelseskørsel*

Kørelæres overtrædelser af færdselslovens § 64, stk. 1-4, og regler udstedt i medfør af § 64, stk. 5, straffes med bøde efter følgende retningslinjer:

<b>Forseelsens art</b>	<b>Sanktion</b>
Ej godkendt som kørelærer	2.000 kr.

## UDKAST

Kørelærers ansvar ved øvelseskørsel med motorcykel	1.000 kr.
Øvelseskørsel på motorvej uden tilstrækkelig forudgående uddannelse	1.000 kr.
Øvelseskørsel inden 3 måneder før 18. år eller i frakendelsestidens udløb	begge 1.000 kr.
Øvelseskørsel uden skoleskilt	1.000 kr.
Øvelseskørsel på forbudte strækninger	1.000 kr.
Ej fjernet eller tildækket pedal i skolevogn	1.000 kr.
Skolevogn, der ikke er godkendt dertil	1.500 kr.

For øvrige overtrædelser af færdselsloven, for eksempel spirituskørsel eller hastighedsforseelser, gælder færdselslovens almindelige sanktionsbestemmelser og retningslinjer herom.

### *3.2.1.4. Strafansvar for førere af køretøjer*

Ved overtrædelse af færdselslovens regler er det som udgangspunkt føreren af motorkøretøjet, der pålægges strafansvar, medmindre andet er bestemt i loven.

I retspraksis er strafansvaret for overtrædelser af færdselsloven dog ikke alene pålagt føreren i sædvanlig forstand, men også passagerer, der aktivt griber ind i kørslen. Som eksempler fra retspraksis, hvor der er sket domfældelse for passagerers aktive indgriben i kørslen, kan nævnes passagerer, som har trådt på chaufførens fod, der hvilede på speederen, hvorved køretøjets hastighed øgedes, og passagerer, der enten har grebet fat i rattet eller trukket håndbremsen under kørslen. Udmålingen er i disse tilfælde som udgangspunkt sket i overensstemmelse med sanktionsniveauet for en fører, som sidder bag rattet.

En person kan endvidere straffes for medvirken efter den almindelige regel i straffelovens § 23, hvorefter alle, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til gerningen, kan straffes for medvirken. Der kan eksempelvis være tale om medvirken til spirituskørsel, hvis en person bistår en påvirket fører med at starte dennes bil. Tilsvarende følger det af færdselslovens § 54, stk. 4, at det er forbudt at overlade føringen af et køretøj til en person, som er ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

Med undtagelse af de forskellige situationer om aktiv indgriben i kørslen eller medvirken, er det overordnede udgangspunkt dermed, at det kun er føreren af køretøjet, der kan pålægges straf for overtrædelser af færdselslovens regler.

Det følger dog af særreglen i færdselslovens § 64, stk. 1, at kørerlæreren eller kørelæreraspiranten anses for at være fører af bilen under øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Som eksempel fra retspraksis, hvor en kørelærer blev dømt som fører af bilen, kan nævnes en sag, hvor en kørelærer blev dømt for overtrædelse af færdselslovens § 3, jf. § 64, stk. 1, idet kørelæreren under øvelseskørsel med en elev bag rattet i tæt trafik over en strækning på ca. 1,2 kilometer og med hastigheder op til 60 kilometer i timen udelukkende foretog avislæsning.

### *3.2.1.5. Strafniveauet for overtrædelse af reglerne i forsøgsordningen med udstedelse af kørekort til 17-årige*

#### *3.2.1.5.1. Den 17-årige fører*

En 17-årig, der har erhvervet kørekort efter forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, må kun køre bil med en ledsager, der opfylder de betingelser til ledsagere, som er fastsat i bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige.

For kørsel uden ledsager gælder den generelle nedsættelse af bøder for unge under 18 år dog ikke for 17-årige, der har erhvervet kørekort som led i forsøgsordningen. I medfør af § 13 i bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, er det færdselslovens almindelige sanktionsbestemmelser, der finder anvendelse. Da en 17-årig fører, der har erhvervet kørekort som led i forsøgsordningen, har modtaget det lovlige antal køreundervisningstimer, straffes kørsel uden ledsager efter de retningslinjer, der gælder for personer under 18 år uden erhvervet førerret, men som dog har modtaget et ikke uvæsentligt antal køreundervisningstimer, det vil sige med en bøde på 3.000 kr.

Den 17-årige førers overtrædelse af pligten til – inden kørslen påbegyndes – at oplyse ledsageren om, at vedkommende fungerer som ledsager og om de betingelser, der stilles til ledsageren, straffes med bøde.

Den 17-årige fører straffes også med bøde, hvis der kan føres bevis for, at den 17-årige har kendskab til de forhold, der begrundet overtrædelsen, det vil sige, hvis der foreligger direkte forsæt hos den 17-årige.

Hvis ledsageren ikke opfylder en *formel betingelse* for ordningen, for eksempel hvis ledsageren har undladt at medbringe et gyldigt kørekort under kørslen, straffes den 17-årige som udgangspunkt med en bøde på 1.000 kr.

svarende til bødetaksten for en tilsvarende formel overtrædelse begået af en fører over 18 år. Anklagemyndigheden skal i forbindelse med en straffesag for denne type overtrædelse søge bøden nedsat til det halve beløb i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer om sanktionspåstande i færdselssager vedrørende personer mellem 15 og 18 år. I disse situationer skal anklagemyndigheden derfor som udgangspunkt nedlægge påstand om en bøde på 500 kr.

Opfylder ledsageren ikke de *materielle betingelser* for ordningen – for eksempel hvis ledsageren er spirituspåvirket i et omfang, der overskrider grænsen for lovlig kørsel i medfør af færdselslovens § 53 – straffes den 17-årige som udgangspunkt med en bøde på 3.000 kr. svarende til bøden til en 17-årig, som kører uden ledsager. Der sker ikke yderligere nedsættelse af bøden i disse tilfælde.

For alle overtrædelser af bekendtgørelsen om forsøgsordning med kørekort til 17-årige gælder, at bøden ikke tillægges gentagelsesvirkning og heller ikke udløser andre retsvirkninger, herunder frakendelse af førerretten eller konfiskation.

Hvis den 17-årige under eller i forbindelse med kørslen begår færdselsforseelser, som ikke vedrører betingelserne for forsøgsordningen om kørekort til 17-årige, bedømmes disse efter færdselslovens almindelige regler, herunder i relation til gentagelsesvirkning, frakendelse af førerretten og konfiskation.

### 3.2.1.5.2. Ledsageren

Ledsageren ifalder også selvstændigt ansvar, hvis vedkommende ikke opfylder de betingelser, der gælder for ledsageren. Tilsidesættelse af betingelserne for at være ledsager i forsøgsordningens forstand straffes med bøde. Strafansvar for ledsageren forudsætter, at vedkommende er vidende om – og har indvilliget i – at være ledsager.

Ledsagerens overtrædelse af en *formel betingelse* for ordningen – for eksempel ved ikke at medbringe sit kørekort under kørslen – straffes med en bøde på 1.000 kr. Hvis ledsageren ikke opfylder en *materiel betingelse* for ordningen – for eksempel ved at være spirituspåvirket i et omfang, der overskrider grænsen for lovlig kørsel i medfør af færdselslovens § 53 – straffes ledsageren som udgangspunkt med en bøde på 3.500 kr.

Der er ikke knyttet gentagelsesvirkning til en ledsagers overtrædelse af betingelserne for ledsagelse, og overtrædelsen udløser heller ikke andre retsvirkninger, herunder frakendelse af førerretten eller konfiskation.

### *3.2.2. Transportministeriet overvejelser og den foreslåede ordning*

Som beskrevet ovenfor under lovforslagets punkt 3.1.2 foreslås det, at der indføres mulighed for, at køreelever under køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B) vil kunne øve ledsaget rutinekørsel sammen med en ledsager.

Udgangspunktet for ledsaget rutinekørsel vil være, at det er føreren af bilen, det vil sige køreeleven, der har ansvaret for kørslen og dermed som udgangspunkt skal straffes for eventuelle overtrædelser af færdselsloven. Samtidig vil det være en forudsætning, at ledsageren er til stede sammen med eleven. Der vil i den forbindelse blive stillet nærmere krav til ledsageren, herunder krav om alder, kørsels erfaring og gennemførelse af obligatorisk ledsagerkursus. Der henvises herved til punkt 3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med forslaget om ledsaget rutinekørsel indføres således en undtagelse til færdselslovens almindelige bestemmelse om, at man skal have erhvervet kørekort for på lovlig vis at kunne føre et køretøj. Med henblik på at opretholde færdselssikkerheden, skal det sikres, at betingelserne for ledsaget rutinekørsel overholdes. Der bør derfor fastsættes nærmere sanktioner for eventuelle overtrædelser heraf. Transportministeriet har på den baggrund overvejet, hvordan et sanktionssystem for overtrædelse af reglerne for ledsaget rutinekørsel kan udformes.

#### *3.2.2.1. Sanktionsfastsættelse for køreeleven*

##### *3.2.2.1.1. Køreelevens egne overtrædelser*

Færdselslovens sanktionssystem er komplekst, og der må ved udformningen af et sanktionssystem for de nye regler om ledsaget rutinekørsel tages hensyn til sammenhængen med de øvrige sanktioner på færdselslovens område.

På den baggrund foreslås det ved indførelse af hjemlen til at foretage ledsaget rutinekørsel, at der som udgangspunkt ikke skal ske ændringer i færdselslovens almindelige sanktionssystem. Hvis en køreelev under den ledsagede rutinekørsel begår færdselsforseelser af færdselslovens almindelige

## UDKAST

regler, for eksempel spirituskørsel og hastighedsovertrædelser, skal vedkommende straffes på lige fod med, hvad der ellers gælder for førere af motorkøretøjer i forhold til de konkrete forseelser.

Det samme vil være tilfældet i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten. Hvis en køreelev derfor er under 18 år på det tidspunkt, hvor en ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelser af færdselslovens almindelige regler vedtages eller fastslås ved endelig dom, regnes frakendelsestiden fra den dag, hvor vedkommende fylder 18 år, jf. færdselslovens § 128, stk. 4. Er køreeleven 18 år eller derover, vil en ubetinget frakendelsen få virkning fra afgørelsestidspunktet.

I den gældende forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige har føreren erhvervet kørekort, men må indtil det fyldte 18. år kun føre bil under særlige betingelser.

Dette er ikke tilfældet i forhold til de foreslåede regler om ledsaget rutinekørsel. Her har køreeleven endnu ikke erhvervet kørekort. Den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 64 a skal derfor anses som en undtagelse til færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., om at man skal have erhvervet kørekort for på lovlig vis at kunne føre et køretøj.

Hvis en køreelev derfor kører uden ledsager, vil dette være en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., og skal derfor sanktioneres efter de gældende retningslinjer for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt. Der henvises til den nærmere omtale af de gældende retningslinjer under punkt 3.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Da den foreslåede § 64 a er en undtagelse til færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., om at man skal have erhvervet kørekort for på lovlig vis at kunne føre et køretøj, vil en køreelevs overtrædelser under ledsaget rutinekørsel af de *materielle krav*, som vil blive stillet til køreeleven i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 2, være en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., og skal derfor sanktioneres efter de gældende retningslinjer for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt. Der henvises til den nærmere omtale af de gældende retningslinjer under punkt 3.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

## UDKAST

Køreelevens overtrædelse af materielle krav kan blandt andet være kørsel med ledsager, før køreeleven har færdiggjort de nødvendige dele af køreuddannelsen, og kørsel med ledsager på vejstrækninger eller på tidspunkter, hvor ledsaget rutinekørsel eventuelt ikke vil blive tilladt.

For så vidt angår køreelevens overtrædelse af de *formelle krav*, som vil blive stillet til køreeleven på bekendtgørelsesniveau i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 2, foreslås det imidlertid, at sådanne overtrædelser alene skal betragtes og straffes som overtrædelser af de kommende administrative regler herom. Køreelevens overtrædelser af formelle krav vil for eksempel kunne være manglende medbringelse af dokumentation for, at køreeleven har gennemført de nødvendige dele af køreuddannelsen, kørsel forud for endelig registrering hos Færdselsstyrelsen, eller manglende brug af ledsaget rutinekørselsskilt, hvis der måtte blive fastsat krav herom.

Det foreslås, at køreelevens overtrædelse af formelle krav kun sanktioneres med bødestraf uden gentagelsesvirkning og uden udløsning af andre retsvirkninger, herunder konfiskation. Det foreslås, at bøden som udgangspunkt fastsættes til 1.000 kr., hvilket svarer til bødetaksten for en almindelig fører, der ikke har medbragt sit kørekort under kørslen, og dermed overtrådt færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt. Hvis køreeleven er under 18 år, forudsættes det dog, at anklagemyndigheden i forbindelse med en straffesag for denne type overtrædelse søger bøden nedsat til det halve beløb i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer om sanktionspåstande i færdselssager vedrørende personer mellem 15 og 18 år, ligesom bøden for personer over 18 år kan nedsættes i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 1, 2. pkt., hvis vedkommende har en særlig lav indtægt, jf. Rigsadvokatens Meddelelse som nævnt i punkt 3.2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Færdselslovens almindelige regler om absolut kumulation i § 118 a, stk. 2-4, vil finde anvendelse ved flere overtrædelser af såvel materielle som formelle krav til samtidig pådømmelse. Dette gælder også i forhold til ledsagerens overtrædelser, som køreeleven måtte ifalde ansvar for, jf. nærmere herom 3.2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf.

herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det bemærkes i øvrigt, at de tilfælde, hvor en overtrædelse er at anse for en overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt., vil overtrædelsen indgå i grundlaget for obligatorisk konfiskation i gentagelsestilfælde efter færdselslovens regler om konfiskation i § 133 a, stk. 6.

### *3.2.2.1.2. Køreelevens ansvar for ledsagerens overtrædelser*

Som nævnt under punkt 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil udgangspunktet for ledsaget rutinekørsel være, at det er føreren af bilen, det vil sige køreeleven, der har ansvaret for kørslen. Køreeleven vil derfor også kunne straffes, hvis køreeleven deltager i ledsaget rutinekørsel med en ledsager, der ikke opfylder de krav, som vil blive stillet til ledsageren i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3. Det påhviler således køreeleven, inden kørslen påbegyndes, at sikre sig, at ledsageren opfylder de pågældende krav.

Da den foreslåede § 64 a er en undtagelse til færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., om at man skal have erhvervet kørekort for på lovlig vis at kunne føre et køretøj, vil en køreelevs deltagelse i ledsaget rutinekørsel med en ledsager, der ikke opfylder de *materielle krav*, som vil blive stillet til ledsageren i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3, være en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., og skal derfor sanktioneres efter de gældende retningslinjer for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt. om kørsel uden at have erhvervet førerret. Der henvises til den nærmere omtale af de gældende retningslinjer under punkt 3.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ledsagerens overtrædelse af materielle krav kan blandt andet være, at ledsageren ikke har gennemført det obligatoriske ledsagerkursus, at kurssets eventuelle gyldighed er udløbet, manglende opfyldelse af de krav, der vil blive stillet til blandt andet ledsagerens alder, kørselserfaring og frakendelsehistorik, eller at ledsageren er spirituspåvirket i et omfang, der overskrider rammerne for lovlig kørsel i medfør af færdselslovens § 53.

Af hensyn til køreeleven forudsættes det, at en køreelev, der kører ledsaget rutinekørsel med en ledsager, der ikke opfylder de materielle krav, som stilles til ledsageren, alene straffes for en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., hvis køreeleven har kendskab (forsæt) til, at ledsageren ikke

## UDKAST

opfylder kravene. Det bemærkes i den forbindelse, at der vil kunne forekomme situationer, hvor det vil være vanskeligt at bevise køreelevens forsæt til, at ledsageren ikke opfylder kravene.

For så vidt angår køreelevens ansvar for ledsagerens overtrædelse af de *formelle krav*, som vil blive stillet til ledsageren på bekendtgørelsesniveau i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 64 a, stk. 3, foreslås det imidlertid, at sådanne overtrædelser alene skal straffes som overtrædelser af de kommende administrative regler herom. Ledsagerens overtrædelser af formelle krav vil for eksempel kunne være manglende medbringelse af dokumentation for, at ledsagerne har gennemført ledsagerkursus eller manglende medbringelse af kørekort.

Det foreslås, at køreeleven i de nævnte tilfælde alene straffes med bøde uden gentagelsesvirkning og uden udløsning af andre retsvirkninger, herunder konfiskation. Det foreslås, at bøden som udgangspunkt fastsættes til 1.000 kr., hvilket svarer til bødetaksten for en almindelig fører, der ikke har medbragt sit kørekort under kørslen, og dermed har overtrådt færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt. Hvis køreeleven er under 18 år forudsættes det dog, at anklagemyndigheden i forbindelse med en straffesag for denne type overtrædelse søger bøden nedsat til det halve beløb i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer om sanktionspåstande i færdselssager vedrørende personer mellem 15 og 18 år, ligesom bøden for personer over 18 år kan nedsættes i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 1, 2. pkt., hvis vedkommende har en særlig lav indtægt, jf. Rigsadvokatens Meddelelse som nævnt i punkt 3.2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det forudsættes også ved ledsagerens overtrædelse af de formelle krav til ledsageren, at køreeleven alene straffes, hvis køreeleven har kendskab (forsæt) til, at ledsageren ikke opfylder kravene. Det bemærkes i den forbindelse, at der vil kunne forekomme situationer, hvor det vil være vanskeligt at bevise køreelevens forsæt til, at ledsageren ikke opfylder kravene.

Færdselslovens almindelige regler om absolut kumulation i § 118 a, stk. 2-4, vil finde anvendelse ved flere overtrædelser af såvel materielle som formelle krav til samtidig pådømmelse. Dette gælder også i forhold til køreelevens egne overtrædelser, jf. herved nærmere punkt 3.2.2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne

strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det bemærkes i øvrigt, at de tilfælde, hvor en overtrædelse er at anse for en overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt., vil overtrædelsen indgå i grundlaget for obligatorisk konfiskation i gentagelsestilfælde efter færdselslovens regler om konfiskation i § 133 a, stk. 6.

### *3.2.2.2. Sanktionsfastsættelse for ledsageren*

Med de foreslåede regler om ledsaget rutinekørsel er det køreeleven, som har ansvaret for kørslen og dermed anses som fører af køretøjet, mens ledsageren – i modsætning til reglerne i færdselslovens § 64 om kørelærere og kørelæreaspiranter, der i visse tilfælde anses for at være fører af køretøjet – ikke har ansvaret for kørslen.

På den baggrund forudsættes det, at de foreslåede regler om ledsaget rutinekørsel ikke medfører ændringer i, hvornår ledsageren anses for at blive selvstændig fører af køretøjet som følge af sin direkte indgriben i kørslen. Der vil dermed ikke være et særskilt ansvar for ledsagere under kørslen, og der tilsigtes heller ikke ændring i forhold til betingelserne for at pålægge ledsageren et medvirkensansvar efter straffelovens § 23 for køreelevens færdselsforseelser i øvrigt.

Ledsaget rutinekørsel bygger som beskrevet i punkt 3.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger på, at ledsageren af uddannelsesmæssige og færdselssikkerhedsmæssige hensyn skal være til stede sammen med køreeleven under kørslen. Ledsagerens rolle vil være at bistå og vejlede eleven, og ledsageren skal være i stand til så vidt muligt at kunne overtage kørslen, hvis dette er påkrævet. Dette taler på den ene side for en effektiv sanktionering af ledsagerens overtrædelser, men på den anden side bør der også tages hensyn til den generelle motivation for at ville påtage sig opgaven som ledsager.

Det foreslås derfor, at sanktionering af ledsageren, som er knyttet til en tilsidesættelse af betingelserne for ledsaget rutinekørsel, skal fastsættes til bødestraf for overtrædelse af de kommende administrative regler herom. Bødestrafen vil være uden gentagelsesvirkning eller udløsning af andre retsvirkninger, herunder frakendelse af førerretten eller konfiskation.

## UDKAST

For at ledsageren kan stilles til ansvar som ledsager og sanktioneres for overtrædelser af de krav, der vil blive stillet til ledsageren, forudsættes det imidlertid, at vedkommende er vidende om og har indvilliget i at være ledsager. Det påhviler føreren af køretøjet, det vil sige køreeleven, at sikre dette.

Det foreslås, at bøder for tilsidesættelse af kravene til ledsaget rutinekørsel for ledsagerens vedkommende udmåles efter et gradueret bødesystem under hensyn til karakteren af det tilsidesatte krav. For at sikre en enkel og let administrerbar ordning bør der dog alene fastsættes to bødepositioner.

For ledsagerens *formelle overtrædelser* af kravene til ledsaget rutinekørsel foreslås, at ledsageren – ligesom køreeleven, jf. punkt 3.2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger – sanktioneres med en bøde på 1.000 kr. Det kan for eksempel være, hvis ledsageren under den ledsagede rutinekørsel har glemt at medbringe gyldigt kursusbevis eller har glemt at medbringe sit kørekort.

For ledsagerens *materielle overtrædelser* af kravene til ledsaget rutinekørsel, for eksempel hvis ledsageren ikke har gennemført det obligatoriske ledsagerkursus, at kursets eventuelle gyldighed er udløbet, manglende opfyldelse af de krav, der vil blive stillet til blandt andet ledsagerens alder, kørselserfaring og frakendelsehistorik, eller at ledsageren er spirituspåvirket i et omfang, der overskrider rammerne for lovlig kørsel i medfør af færdselslovens § 53, foreslås, at ledsageren sanktioneres med en bøde på 3.500 kr. Dette svarer til den bødetakst, der anvendes for ledsagerens overtrædelser af de materielle betingelser i den gældende forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige.

Færdselslovens almindelige regler om absolut kumulation i § 118 a, stk. 2-4, vil finde anvendelse ved flere overtrædelser af såvel materielle som formelle krav til samtidig pådømmelse.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

For så vidt angår politiets muligheder for at kontrollere og håndhæve reglerne for ledsaget rutinekørsel, bemærkes det, at politiet i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet, tillige vil kunne kontrollere, at ledsageren opfylder betingelserne for ledsagelse.

Der kan endvidere henvises til punkt 3.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at det foreslås, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte, at bestemmelserne om politiets muligheder for at kræve udåndings- sput- eller svedprøve eller foretage øjenbesigtigelse i medfør af færdselslovens § 55, stk. 1, 2 og 4, 1. pkt., tillige finder anvendelse for ledsageren.

#### **4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål**

Lovforslaget vurderes at understøtte delmål 3.6 om nedbringelse af antallet af trafikdræbte. Lovforslaget sigter på at tillade ledsaget rutinekørsel, hvilket vurderes at øge færdselssikkerheden, da unge og nyuddannede bilister vil få mulighed for at få mere kørsels erfaring, inden de erhverver kørekort og kan køre selvstændigt. Ledsaget rutinekørsel forventes at have en positiv effekt på samlede antal af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker.

#### **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget vurderes ikke umiddelbart at indebære væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det er med lovforslaget hensigten, at der skal ske en registrering i kørekortregisteret af personer, der har gennemført et ledsagerkursus hos en godkendt kørelærer. Det vil i så fald være den kørekortadministrerende myndighed, det vil sige Færdselsstyrelsen, der påtænkes at skulle foretage registreringen på baggrund af den indsendte dokumentation for gennemførelse af kurset. Dokumentationen påtænkes i den forbindelse indsendt af for eksempel kursusudbyderen.

Der vil forventeligt være udgifter forbundet med Færdselsstyrelsens kontrol af den indsendte dokumentation samt registrering af personer, der skal fungere som ledsagere.

Der er årligt ca. 82.000 personer, der erhverver kørekort for første gang. Antallet af 17-årige, der årligt erhverver kørekort, er i gennemsnit ca.

## UDKAST

28.000. Ved fastholdelse af forsøgsordningen med kørekort til 17-årige må det forventes, at en andel af køreelever under 18 år vil vælge alene at gøre brug af forsøgsordningen frem for muligheden for ledsaget rutinekørsel. Hvis der tages udgangspunkt i, at alene halvdelen af køreelever under 18 år vil gøre brug af den med lovforslaget foreslåede mulighed for ledsaget rutinekørsel, er det umiddelbart forventningen, at omkring en tredjedel af det samlede antal af førstegangserhververe vil gøre brug af den nye mulighed for ledsaget rutinekørsel. Såfremt der tages udgangspunkt i dette estimat, beregnes udgifterne forbundet med lovforslaget til at være ca. 3,8 mio. kr. årligt.

Det forventes ikke, at registreringen af ledsagere vil medføre behov for tekniske systemændringer i kørekortregisteret eller øvrige registre, og der kan således gøres brug af allerede eksisterende IT-infrastruktur.

Det er tanken, at omkostningerne forbundet med registreringen af ledsagere i kørekortregisteret, skal finansieres via gebyrer, der kan opkræves i medfør af færdselslovens § 124 a, der bemyndiger transportministeren til at kunne fastsætte regler om betaling af gebyrer for køreprøver m.v. Udgifterne forbundet med registrering af ledsagere m.v. påtænkes derfor finansieret via køreprøvegebyret. I forbindelse med ressortoverførelsen af færdselsopgaver fra politiet til Færdselsstyrelsen blev der i gebyrberegningen taget udgangspunkt i, at der afholdes ca. 190.000 kategori B-prøver årligt. Hvis der tages udgangspunkt i dette antal årlige køreprøver, og at de samlede udgifter forbundet med registrering af ledsagere forventes at udgøre ca. 3,8 mio. kr. årligt, vil køreprøvegebyret forventeligt skulle hæves med ca. 20 kr. for at dække disse udgifter.

Ifølge forarbejderne til lov nr. 1187 af 11. juni 2021 om ændring af færdselsloven (Omlægning af betalinger for køreprøve og kørekort m.v.), jf. Folketingsstidende 2020-21, tillæg A, L 216 som fremsat, side 8, 2. spalte, skal der fra udgangen af 2025 ske en årlig genberegning af gebyrerne på kørekortområdet. Den første genberegning af gebyrerne vil dermed få virkning fra 2026. Såfremt den nye køreuddannelse og ledsaget rutinekørsel implementeres i løbet af 2024 eller 2025, efterlader det en periode frem mod den første genberegning af køreprøvegebyret, hvor der er underfinansiering af udgifterne forbundet med registrering af ledsagere. Det er tanken, at dette vil kunne lade sig gøre under forudsætning af, at der kompenseres ved genberegningen af køreprøvegebyret til 2026, hvorfor der i en periode vil være et tilsvarende højere gebyr. Det kan på nuværende tidspunkt ikke vurderes, hvad det samlede køreprøvegebyr herefter vil være, da der aktuelt er en ba-

## UDKAST

lanceperiode, hvor udgifterne forbundet med ressortoverdragelsen af køreprøveområdet fortsat fastlægges. Det kan derfor endnu ikke konkluderes, om det samlede køreprøvegebyr indledningsvist ved den første genberegning vil stige eller falde totalt, da dette afhænger af balanceringen af de øvrige udgifter forbundet med moderniseringen af systemunderstøttelsen. Der vil dog fra udgangen af 2025 ske en årlig genberegning af køreprøvegebyret.

Det vurderes derfor, at finansieringen vil følge de almindelige principper i Finansministeriets Budgetvejledning, hvoraf det blandt andet fremgår, at gebyrer skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for de omkostninger, som er forbundet med det gebyrbelagte område. Der må dermed ikke opnås mere end fuld dækning.

Ledsaget rutinekørsel er en mulighed, som samtlige køreelever, der ønsker det, kan gøre brug af initiativet undervejs i køreuddannelsen. Det foreslås med lovforslaget, at der med ledsaget rutinekørsel skal stilles krav til både køreeleven og ledsageren, som disse skal opfylde for at kunne gøre brug af muligheden.

Muligheden for ledsaget rutinekørsel vil forventeligt kunne give anledning til et øget antal af sager hos politiet, anklagemyndigheden og domstolene. Det er ikke forventningen, at det vil være tale om et øget antal sager i væsentligt omfang, da det blandt andet må forventes, at en andel af køreelever, som ellers ville gøre brug af forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, i stedet vil vælge at gøre brug af muligheden for ledsaget rutinekørsel. Antallet af sager i forbindelse med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige vil derfor mindskes. Med indførelsen af mulighed for ledsaget rutinekørsel er det endvidere forventningen, at der vil være et mindre omfang af køreelever, der kører ulovligt uden ledsager, som der ellers er konstateret en tendens til i forbindelse med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Denne formodning bunder i, at i det omfang, at køreeleverne vælger at gøre brug af ledsaget rutinekørsel fremfor forsøgsordningen om kørekort til 17-årige, vil der forventeligt være en formindsket fristelse til at køre uden ledsager, da køreeleven i så fald er i gang med sin køreuddannelse og endnu ikke har opnået førerret.

Det er vurderingen, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

Lovforslaget har til formål at ændre færdselsloven ved at indføre hjemmel til ledsaget rutinekørsel, og i den forbindelse bemyndige transportministeren

til at fastsætte nærmere regler om krav til personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil, og til personer, der skal fungere som ledsager ved ledsaget rutinekørsel.

Lovforslaget har desuden til formål at erstatte brugen af det eksisterende begreb om øvelseskørsel til praktisk køreundervisning for på den måde at bidrage til øget klarhed i forhold til adskillelsen af typerne af kørsel for køreelever og sikre ensartethed på tværs af lovgivningen. Det vurderes derfor, at forslaget lever op til princip 1 og 4 om enkle og klare regler, der samtidig skaber sammenhæng på tværs af lovgivningen.

Det er forventningen, at for eksempel kørelærere og køreskoler skal indsende dokumentationen for gennemført ledsagerkursus via sikker mail til Færdselsstyrelsen. Det vurderes således, at lovforslaget lever op til princip 2, 3 og 5 om digital sagsbehandling, kommunikation og tryk og sikker datahåndtering ved at lægge op til en ordning med digital registrering af personer, der ønsker at fungere som ledsagere, i kørekortregisteret. Det er vurderingen, at registreringen af ledsagere ikke forventes at medføre tekniske systemændringer, og der kan således gøres brug af allerede eksisterende IT-infrastruktur i overensstemmelse med princip 6. Derudover er det tanken, at ledsageren efter Færdselsstyrelsens registrering vil modtage en kvittering på sikker mail. Endelig er det vurderingen, at initiativet om ledsaget rutinekørsel i videst muligt omfang imødekommer princip 7 ved at tage højde for politiets mulighed for kontrol af personer, der foretager ledsaget rutinekørsel og på den måde sikre forebyggelse af snyd.

### **6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

I dag er der krav om, at køreelever skal gennemgå et obligatorisk undervisningsforløb hos en kørelærer, hvor der stilles en række minimumskrav til antal lektioner i teoriundervisning og praktisk køreundervisning. Der er i praksis ofte sådan, at eleven har behov for ekstra lektioner i praktisk køreundervisning for at blive klar til at kunne bestå køreprøven. En ekstra kørelektion af 45 minutters varighed koster i gennemsnit 400-600 kr. Ved køb af ekstra køretimer er det i praksis ofte sådan, at der modtages to sammenhængende lektioner af i alt 90 minutters varighed.

Lovforslaget indebærer, at køreeleven undervejs i uddannelsesforløbet vil have mulighed for at øve sig sammen med en ledsager, der ikke er en kørelærer. Dette vil muligvis medføre, at køreelever får et reduceret behov for at tage ekstra kørelektioner hos en kørelærer, hvilket potentielt vil medføre en

nedgang i køreskolernes indtægt. Det er dog forventningen, at der fortsat vil være en stor andel af køreelever, der vil købe ekstra timers praktisk køreundervisning. Det er dog uvist, om køreelever, der vil gøre brug af ledsaget rutinekørsel, også fortsat vil købe ekstra kørelektioner hos kørelæreren.

Det vil på den anden side samtidig også være køreskolerne, der kan udbyde det obligatoriske ledsagerkursus, som der forventeligt vil blive opkrævet en særskilt pris for. Det må i den forbindelse forventes, at køreskolerne vil have en indtjening, som vil kunne modvirke et eventuelt tab i omsætning.

Med lovforslaget er det derudover tanken, at der skal udfyldes og indsendes dokumentation til den kørekortadministrerende myndighed om, at en person har gennemført ledsagerkurset. Såfremt det bliver køreskolerne, der skal forestå denne opgave, vil det forventeligt medføre administrative konsekvenser for erhvervet af mindre omfang, da køreskolerne i så fald vil skulle tage sig tid til at hente og udfylde kursusbeviset med de relevante oplysninger, herunder med navne, personnummer, dato og sted. Det er herefter tanken, at der skal sendes en kopi af kursusbeviset ind til den kørekortadministrerende myndighed, og at dette kan gøres digitalt via sikker mailpostkasse eller lignende. Der vurderes samlet set at være et tidsforbrug af mindre omfang forbundet med denne procedure.

Det vurderes, at lovforslaget er i overensstemmelse med principperne for agil erhvervsrettet regulering. Det vurderes i den forbindelse, at især princip 2 om enkel og formålsbestemt lovgivning samt princip 4 om helhedstænkende lovgivning er relevant, da lovforslaget har til formål at tilvejebringe en klar hjemmel til ledsaget rutinekørsel som led i en ny køreuddannelse.

### **7. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget forventes at medføre mindre administrative konsekvenser for borgerne, da personer, der ønsker at fungere som ledsagere, skal gennemgå et obligatorisk ledsagerkursus hos en kørelærer. Ledsageren vil i den forbindelse skulle bruge tid på at gennemføre kurset. Det er frivilligt, om en person ønsker at være ledsager og udføre ledsaget rutinekørsel.

Såfremt der fastsættes krav om, at der ved ledsaget rutinekørsel skal ske mærkning af køretøjet med eksempelvis et skilt bag på bilen eller lignende, vil dette kunne medføre administrative og økonomiske konsekvenser for borgere, der ønsker at gøre brug af tilbuddet, idet borgeren skal anskaffe sig et sådant skilt, der opfylder de fastsatte krav.

## **8. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget forventes ikke at medføre væsentlige klimamæssige konsekvenser.

Med ledsaget rutinekørsel er det hensigten, at køreelever skal opnå mere kørselserfaring og dermed øge antallet af kørte kilometer før erhvervelse af førerret. Dette kan medføre øget udledning af CO<sub>2</sub>. Det er dog uvist, hvor mange køreelever, der vil gøre brug af muligheden for ledsaget rutinekørsel, ligesom det er vanskeligt at forudsige, hvor mange ekstra kilometer, de køreelever, der vælger at gøre brug af tilbuddet, i gennemsnit vil køre.

Det forventes, at en del af de ekstra kørelektioner, som de fleste køreelever i dag foretager sammen med en kørelærer, kan blive erstattet af ledsaget rutinekørsel. Det kan da forventes, at køreelever vil have et mindre behov for ekstra kørelektioner, hvorfor dette vil kunne udligne den potentielle stigning i antal kørte kilometer, der foretages i forbindelse med ledsaget rutinekørsel.

Endeligt vurderes det, at en nogle af de kilometer, der ellers vil blive kørt efter, at en person erhverver kørekort, med indførelsen af muligheden for ledsaget rutinekørsel, ligeledes vil blive flyttet, så de i stedet afvikles før erhvervelse af kørekort.

## **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderes ikke at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **10. Forholdet til EU-retten**

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

## **11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 4. juli 2022 til den 19. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening, AutoBranchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, BilsynsBranchen, Børne- og Undervisningsministeriet, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri,

## UDKAST

Dansk Kørelærer-Union, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske MotorCyklister, Danske Regioner, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Den Frie kørelærer forening, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Dækbranchen Danmark, Erhvervsministeriet, Falck Danmark A/S, Finansministeriet, Forbrugerbudsmænd, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring og Pension, Forsvarets Færdselscenter, Forsvarsministeriet, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Helsingør Kørelærer Forening, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Justitsministeriet, KLIKO – Kørelærere i Køge og omegn, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Kommunernes Landsforening (KL), Kørelærerforeningen, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøministeriet, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, NOAH-Trafik, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for bæredygtig trafik, Rådet for Sikker Trafik, samtlige byretter, Sikre Veje, SKAD arbejdsgiver- og brancheorganisation, Skatteministeriet, SLD, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser, Uddannelses- og Forskningsministeriet, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Aktiv, Østre Landsret

### 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes ikke at indebære væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige, da eventuelle udgifter vil kunne finansieres via gebyrer på kørekortområdet.

## UDKAST

Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vurderes at have mindre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, som potentielt kan opleve nedgang i omsætning grundet færre indtægter for kørelektioner. Dette forventes dog at kunne udligges ved indtægter ved eventuelle udbud af ledsagerkursus.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, da køreskolerne forventes at skulle forestå at udfylde og indsende dokumentation vedrørende gennemførelse ledsagerkursus.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslaget forventes at medføre mindre administrative konsekvenser for borgerne som følge af, at personer, der ønsker at fungere som ledsagere, skal gennemgå et obligatorisk ledsagerkursus hos en kørelærer, og der kan være udgifter forbundet med eventuel mærkning på køretøjet.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Lovforslaget forventes at medføre, at køreelever får mulighed for at køre et øget antal kilometer i bil med en godkendt ledsager. Samtidig forventes det samlede antal kørte kilometer ikke at være væsentligt øget i forhold til kørsel under forsøgsordningen for kørekort til 17-årige i dag og brug af ekstra lektioner hos kørelærer.

## UDKAST

Miljø – og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  X

## UDKAST

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

I færdselsloven anvendes begrebet »øvelseskørsel« i § 56, stk. 4, § 63, stk. 5, og § 64. Ved begrebet øvelseskørsel skal der forstås den undervisning, som personer, der uddanner sig til kørsel inden for de forskellige kørekortkategorier, modtager af en kørelærer i praktisk kørefærdighed under uddannelse til erhvervelse af kørekort. Øvelseskørsel kan foregå på almindelige veje blandt den øvrige færdsel og på særlige køretekniske baner og anlæg.

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås det, at begrebet »øvelseskørsel« ændres til »praktisk køreundervisning« overalt i loven.

Forslaget skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 3-5 og nr. 6, om indførelse af hjemmel til ledsaget rutinekørsel i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 64 a. Det er vurderingen, at indførelse af begrebet ledsaget rutinekørsel kan give anledning til begrebsforvirring i forhold øvelseskørsel. Betegnelsen øvelseskørsel kan have for bred betydning, hvorfor det findes hensigtsmæssigt at skabe større klarhed i forhold til den type af øvelseskørsel, der foregår efter færdselslovens § 64.

Med den foreslåede ændring sikres det, at der skelnes mellem den type øvelseskørsel, der foregår under instruktion af en godkendt kørelærer, det vil sige praktisk køreundervisning, og den type kørsel, som køreelever kan foretage sammen med en ledsager, det vil sige ledsaget rutinekørsel.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af færdselslovens § 56, stk. 1, at motorkøretøj og stor knallert kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort, og at føreren skal have kørekortet på sig under kørslen og på forlangende vise det til politiet.

Færdselslovens § 64 indeholder de generelle regler om øvelseskørsel og dermed praktisk køreundervisning. Øvelseskørsel forstås i den sammenhæng som undervisning i praktisk kørefærdighed, der foregår på vej eller lukket køreteknisk bane, og som sker under instruktion af en kørelærer. Det følger

## UDKAST

af færdselslovens § 64, stk. 1, at øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, kun må finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer eller en kørelæreraspirant, der er under opsyn og vejledning af en hertil særligt godkendt kørelærer, som er til stede i bilen. Kørelæreren eller kørelæreraspiranten anses da for at være fører af bilen. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer eller kørelæreraspirant ved siden af sig, anses kørelæreren eller kørelæreraspiranten for at være fører af køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren eller kørelæreraspiranten må anses som fører, gælder bestemmelserne i færdselslovens §§ 53-55 også for eleven.

Udgangspunktet i færdselslovens § 56, stk. 1, er dermed, at det kun er tilladt at føre et motorkøretøj, hvis man har førerret til køretøjet, og at kørekort skal medbringes under kørslen. Ved øvelseskørsel som led i køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B) skal reglerne i færdselslovens § 64 således anses som en undtagelse til § 56, stk. 1, da kørelæreren da anses for at være fører af bilen.

Det foreslås, at der i § 56, *stk. 1, 1. pkt.*, efter »kørekort« indsættes », jf. dog § 64, stk. 1, 3. pkt., og § 64 a«, og at der i § 56, *stk. 1, 2. pkt.*, efter »politiet« indsættes », jf. dog § 64, stk. 1, 3. pkt., og § 64 a«.

Forslaget skal ses i sammenhæng med de eksisterende regler om praktisk køreundervisning i færdselslovens § 64 samt lovforslagets § 1, nr. 6, om indførelse af hjemmel til ledsaget rutinekørsel i færdselslovens § 64 a.

Den foreslåede ændring vil medføre en tydeliggørelse af, at reglerne om praktisk køreundervisning i færdselslovens § 64 skal ses som en undtagelse til hovedreglen i færdselslovens § 56, stk. 1, med krav om erhvervet kørekort for at føre et motorkøretøj og dermed henlede opmærksomheden herpå. Med den foreslåede indsættelse af § 64 a i færdselsloven anses køreeleven for at være fører af køretøjet under den ledsagede kørsel på trods af, at personen endnu ikke har erhvervet førerret.

Der er endvidere behov for at henlede opmærksomheden på, at køreelever, som udfører ledsaget rutinekørsel, vil skulle undtages fra færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt., om at føreren skal medbringe kørekortet under kørslen og på forlangende vise det til politiet. Personen vil under den ledsagede kørsel ikke kunne fremvise et kørekort.

## UDKAST

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 6, om den foreslåede § 64 a.

Til nr. 3

Overskriften efter færdselslovens § 63 a og før § 64 er »Øvelseskørsel«.

Det foreslås, at *overskriften* efter § 63 a og før § 64 ændres til »Praktisk køreundervisning«.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring af brugen af begrebet »øvelseskørsel«, der anvendes i færdselslovens § 56, stk. 4, § 63, stk. 5, og § 64, til »praktisk køreundervisning«, jf. lovforslagets § 1, nr. 1. Det er derfor nødvendigt på tilsvarende vis at ændre begrebet i overskriften før § 64 til »Praktisk køreundervisning«.

Til nr. 4

Færdselslovens § 64 fastsætter bestemmelser om øvelseskørsel. Ved begrebet øvelseskørsel skal der forstås den undervisning, som personer, der uddanner sig til kørsel inden for de forskellige kørekortkategorier, modtager af en kørelærer i praktisk kørefærdighed. Øvelseskørsel kan foregå på almindelig veje blandt den øvrige færdsel og på særlige køretekniske baner og anlæg. Denne form for kørsel betegnes også praktisk køreundervisning.

Det foreslås, at fire steder i § 64, *stk. 1-4*, ændres »Øvelseskørsel« til »Praktisk køreundervisning«.

Forslaget skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1, 3, 4 og 5, om ændring af begrebet øvelseskørsel til praktisk køreundervisning. Der er derfor nødvendigt tilsvarende at ændre forskellige angivelser af samme begreb i § 64.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 1.

Til nr. 5

Færdselslovens § 64 fastsætter bestemmelser om øvelseskørsel. Ved begrebet øvelseskørsel skal der forstås den undervisning, som personer, der uddanner sig til kørsel inden for de forskellige kørekortkategorier, modtager af en kørelærer i praktisk kørefærdighed. Øvelseskørsel kan foregå på almindelig veje blandt den øvrige færdsel og på særlige køretekniske baner og anlæg. Denne form for kørsel betegnes også praktisk køreundervisning.

## UDKAST

Det foreslås, at i færdselslovens § 64, stk. 2 og 3, ændres »øvelseskørslen« til: »den praktiske køreundervisning«.

Forslaget skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1, 3 og 4, om ændring af begrebet øvelseskørsel til praktisk køreundervisning. Den foreslåede ændring i § 64, stk. 2 og 3, er således konsekvensrettelser af bøjninger af samme begreb.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 1.

Til nr. 6

Det er i dag ikke muligt at udføre ledsaget rutinekørsel i medfør af færdselsloven.

Med lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås det, at der efter færdselslovens § 64 og før § 65 indsættes en ny *overskrift* »Ledsaget rutinekørsel«, samt at der indføres en ny paragraf i færdselsloven, § 64 a, stk. 1, hvori det fastsættes, at under køreuddannelse til almindelig bil (kategori B) kan ledsaget rutinekørsel finde sted i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.

Den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 64 a, stk. 1, vil medføre, at det bliver tilladt at foretage ledsaget øvelseskørsel som led i køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B) under nærmere krav og betingelser fastsat i medfør af de foreslåede bestemmelser i § 64 a, stk. 2 og 3.

Under nærmere betingelser kan der dermed ske ledsaget øvelseskørsel for personer, der er under uddannelse til kørsel med almindelig bil, men som endnu ikke har erhvervet kørekort.

Det foreslås, at det i § 64 a, stk. 2, fastsættes, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om ledsaget rutinekørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil (kategori B), herunder regler om krav om gennemførelse af dele af køreuddannelsen, krav om dokumentation, krav om forevisning af dokumentation og regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om fravigelse af § 56, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse i § 64 a, stk. 2, vil medføre, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om ledsaget rutinekørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med almindelig bil (kategori B). I den forbindelse kan der blandt andet fastsættes regler om fravigelse af

## UDKAST

færdselslovens § 56, stk. 1.

Bemyndigelsen i § 64 a, stk. 2, kan blandt andet blive anvendt til at fastsætte nærmere regler på bekendtgørelsesniveau om betingelser for ledsaget rutinekørsel, herunder for eksempel at eleven under den ledsagede kørsel skal kunne fremvise dokumentation for gennemførte dele af køreuddannelsen med henblik på at sikre, at personen har indlært grundlæggende kørefærdigheder, så det er forsvarligt for dem at køre ledsaget rutinekørsel.

Det er i den forbindelse tanken, at der blandt andet vil blive fastsat nærmere regler for, hvornår en køreelevs ledsaget rutinekørsel kan påbegyndes, herunder hvilke grundlæggende kørselsfærdigheder, der skal være indøvet med kørelæreren, hvilke moduler af køreuddannelsen, der skal være gennemført, og om teoriprøven skal være bestået.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om de nærmere regler om ledsaget rutinekørsel for personer, der er under uddannelse til kørsel med almindelig bil (kategori B).

Det foreslås endvidere, at det i § 64 a, stk. 3, fastsættes, at transportministeren kan fastsætte regler om krav til personer, der skal fungere som ledsager ved ledsaget rutinekørsel, herunder regler om krav om gennemførelse af kursus, krav om dokumentation, krav om forevisning af dokumentation, alder, kørsels erfaring og regler om administrationen af ledsaget rutinekørsel. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte, at §§ 53, 54 og 56, stk. 1, 2. pkt., finder anvendelse for ledsageren. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., med de fornødne tilpasninger tillige finder anvendelse for ledsageren.

Den foreslåede bestemmelse i § 64 a, stk. 3, vil medføre, at der kan stilles en række krav til personer, der ønsker at være ledsagere, herunder krav om gennemførelse af obligatorisk ledsagerkursus, alderskrav, krav om kørsels erfaring og tidligere frakendelser af førerretten. Bestemmelsen vil desuden medføre, at der kan blive fastsat regler om, at ledsagere under ledsaget rutinekørsel skal medbringe og på forlangende forevise dokumentation for at opfylde disse betingelser.

## UDKAST

Den foreslåede bemyndigelse i § 64 a, stk. 3, påtænkes blandt andet at blive anvendt til at fastsætte nærmere regler på bekendtgørelsesniveau om hvilke betingelser personer, der ønsker at fungere som ledsagere, skal opfylde, herunder alderskrav og krav om gennemførelse af et obligatorisk ledsagerkursus.

Bestemmelsen vil også medføre, at transportministeren kan fastsætte, at færdselslovens §§ 53, 54 og § 56, stk. 1, 2. pkt., tillige finder anvendelse for ledsageren. I forbindelse med håndhævelse af færdselslovens §§ 53 og 54 vil der samtidig være behov for at fastsætte regler om kontrol af ledsageren, hvorfor bestemmelsen endvidere vil medføre, at transportministeren kan fastsætte, at færdselslovens § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., med de fornødne tilpasninger tillige finder anvendelse for ledsageren, selvom ledsageren ikke er fører af køretøjet.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om den foreslåede § 64 a, stk. 3.

### *Til § 2*

Det foreslås, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren administrativt ved bekendtgørelse kan fastsætte, hvornår loven eller dele af loven skal træde i kraft. Baggrunden herfor er, at indførelsen af den foreslåede hjemmel i færdselslovens § 64 a først påtænkes at skulle træde i kraft samtidig med implementeringen af en ny køreuddannelse. Mulighed for ledsaget rutinekørsel forventes som tidligere beskrevet blive en del af den nye køreuddannelse.

Det er tanken, at den nye køreuddannelse vil være klar til at blive lanceret i 2024, men den endelige dato er fortsat ukendt. Den endelige dato er uklar, da der i den forbindelse skal tages hensyn til, at der skal ske omlægning af samtlige køreuddannelser til de forskellige køretøjskategorier, ligesom at branchen vil skulle have tid til at tilrettelægge og omstille deres erhverv, så det passer til de krav, der vil blive stillet til undervisningen. Den foreslåede bestemmelse sikrer dermed, at transportministeren kan sætte lovforslaget, herunder dele af dette, i kraft, når der sker implementering af en ny køreuddannelse.

## UDKAST

### *Til § 3*

Bestemmelsen fastsætter lovens territoriale anvendelsesområde.

Ifølge § 143 i færdselsloven gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslaget vil derfor ikke finde anvendelse eller kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.