

Udskriftsdato: 24. december 2025

2014/1 LSF 69 (Gældende)

## Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Ændret aldersgrænse for forkortet gyldighedsperiode for kørekort m.v.)

Ministerium: Justitsministeriet

Journalnummer: Justitsmin., j.nr. 2014-801-0021

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

(Ændret aldersgrænse for forkortet gyldighedsperiode for kørekort m.v.)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved lov nr. 373 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014, og senest ved § 12 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

**1. § 59, stk. 1 og 2, affattes således:**

»Kørekort udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 75 år.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte en kortere gyldighedstid for kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte regler om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 73 år. Justitsministeren kan endvidere bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i kortere tidsrum end fastsat i stk. 1.«

**2. I § 60, stk. 2, indsættes efter 5. pkt.:**

»Politiet kan i særlige tilfælde beslutte, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve.«

**3. §§ 60 og 60 a ophæves, og i stedet indsættes:**

»§ 60. Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Hvis en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til en afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende er afhængig af brug af euforiserende stoffer eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

§ 60 a. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

*Stk. 2.* Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, kan retten kun generhverves, hvis domfældte har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve. Ved ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel omfattes ansøgeren endvidere af reglerne om alkoholåse, jf. stk. 3 og § 132 a, stk. 1.

*Stk. 3.* Generhvervelse i de første 2 år efter frakendelsestidens udløb er endvidere betinget af, at ansøgeren indtil udløbet af de 2 år deltager i en alkoholåseordning, hvis førerretten har været frakendt ubetinget som følge af

- 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på over 1,00 mg pr. liter luft eller
- 2) gentagelsestilfælde af spirituskørsel bortset fra andengangstilfælde med en promille på højst 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 0,60 mg pr. liter luft efter et førstegangstilfælde med en promille på højst 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 1,00 mg pr. liter luft.

*Stk. 4.* Generhvervelse af førerretten i den i stk. 3 nævnte periode (alkolåsperioden) giver alene ret til at føre et eller flere køretøjer, hvori der er installeret en alkolås, og som er omfattet af alkolåsordningen.

*Stk. 5.* Frakendes førerretten ubetinget i alkolåsperioden for forhold, der ikke omfatter spirituskørsel, suspenderes alkolåsperioden. Efter frakendelsestidens udløb er generhvervelse i en periode svarende til den del af alkolåsperioden, der resterede på tidspunktet for frakendelsen, betinget af, at ansøgeren i den nævnte periode deltager i en alkolåsordning efter stk. 3. Har førerretten været inddraget i medfør af § 130, stk. 1, udgør den i 2. pkt. nævnte periode den del af alkolåsperioden, der resterede på tidspunktet for inddragelsen.

*Stk. 6.* Ved overtrædelse af de vilkår for alkolåsordningen, som fastsættes i medfør af § 60 e, stk. 2, kan politiet inddrage førerretten med virkning for resten af alkolåsperioden. Spørgsmålet om inddragelse af førerretten efter 1. pkt. kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

*Stk. 7.* Kørsel i alkolåsperioden i et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og som ikke er omfattet af stk. 4, straffes efter § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1.

*Stk. 8.* Kontrollerende køreprøve kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. I sager omfattet af stk. 3, hvor ansøgeren ikke deltager i en alkolåsordning, kan den praktiske prøve tidligst aflægges 1 måned før alkolåsperiodens udløb.

*Stk. 9.* Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, hvis prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Beståelse af køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

*Stk. 10.* Politiet kan i særlige tilfælde beslutte, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve.

**§ 60 b.** Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende nægter at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

**§ 60 c.** Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 2.* Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 3.* For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget

- 1) i medfør af § 126, stk. 1, nr. 5,
- 2) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1-3, hvoraf et af forholdene er omfattet af stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, og dette forhold er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, eller
- 3) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 8 eller 10.

*Stk. 4.* Særlig køreundervisning eller ANT-kursus skal gennemføres, og kontrollerende køreprøve skal aflægges, uanset om domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til kørselsforbuddet eller den ubetingede frakendelse.

**§ 60 d.** Den, hvis førerret midlertidigt eller endeligt er inddraget eller frakendt, skal aflevere sit kørekort til politiet.

**§ 60 e.** Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning, jf. §§ 60 a-60 c.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af alkolåsordningen, jf. § 60 a, stk. 3. Justitsministeren kan efter forhandling med vedkommende minister henlægge sine beføjelser efter 1. pkt. til anden statslig myndighed. Justitsministeren kan endvidere henlægge administrationen af de efter 1. og 2. pkt. fastsatte regler til anden offentlig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller til privat virksomhed og i forbindelse hermed fastsætte regler for de pågældendes virksomhed i forbindelse med administrationen af ordningen. Justitsministeren kan i øvrigt fastsætte regler om godkendelse af private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter 3. pkt.

*Stk. 3.* Justitsministeren kan fastsætte regler om, at private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter stk. 2, kan foretage behandling af oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold, herunder videregive sådanne oplysninger til en offentlig myndighed, hvis det må anses for nødvendigt af hensyn til at gennemføre alkolåsordningen, jf. § 60 a, stk. 3.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte regler om inddragelse af førerretten i medfør af § 60, § 60 a, stk. 6, og § 60 b.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for deltagelse i alkolåsordningen, jf. § 60 a, stk. 3.«

**4.** I § 86 a, stk. 1 og 5, indsættes efter »Det Europæiske Fællesskabs«: »og Den Europæiske Unions«.

**5.** § 86 a, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Justitsministeren kan i forbindelse med fastsættelsen af nærmere regler om installatørers, værksteders og køretøjsfabrikanters adgang til at opnå autorisation til at installere, kontrollere og reparere takografen, der er omfattet af de forordninger eller direktiver, der er nævnt i stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af stk. 1, fastsætte vilkår om, at installatøren, værkstedet eller køretøjsfabrikanten underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, privat organisation el.lign., jf. stk. 3.«

**6.** I § 118, stk. 8, 3. pkt., ændres »kontrolapparatet« til: »takografen«, og »fartskriverkort« ændres til: »takografkort«.

**7.** § 120 a, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) Det Europæiske Fællesskabs forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport og Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport eller«.

**8.** § 120 a, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport eller«.

**9.** I § 124 c, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4, ændres »70 år« til: »75 år«.

**10.** I § 124 f, stk. 1, ændres »fartskriverkort« til: »takografkort«, og »den digitale fartskriver« ændres til: »takografen«.

**11.** I § 125, stk. 1, nr. 7, ændres »kontrolapparatet« til: »takografen«.

**12.** I § 126, stk. 1, nr. 4, ændres »kontrolapparat« til: »takograf«.

**13.** I § 133 a, stk. 4, nr. 2, indsættes efter »§ 126, stk. 2«: », eller er indgået ved en afgørelse om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7 eller 8«.

**14.** I § 133 a, stk. 5, nr. 2, indsættes efter »frakendelse«: », eller flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, og som til samtidig pådømmelse har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 7«.

**15.** I § 134, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport m.v.«: »med senere ændringer«.

**16.** I § 134, stk. 5, 2. pkt., indsættes efter »Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen)«: », Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.v. (takografforordningen)«.

**17.** § 134, stk. 5, 2. pkt., affattes således:

»Det samme gælder overtrædelser af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.v. (takografforordningen) og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) under de omstændigheder, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen.«

## § 2

I lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.) foretages følgende ændringer:

**1.** § 1, nr. 11, ophæves.

## § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2-5.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4-7, 10-12 og 15-16, træder i kraft den 2. marts 2015.

*Stk. 3.* § 1, nr. 1 og 9, træder i kraft den 1. juni 2015.

*Stk. 4.* § 1, nr. 8 og 17, træder i kraft den 2. marts 2016.

*Stk. 5.* Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 3.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
  - 2.1. Kørekorts gyldighedstid
  - 2.2. Kontrollerende køreprøve i forbindelse med generhvervelse af førerretten
  - 2.3. Konsekvensændringer som følge af ny takografforordning
  - 2.4. Justering af reglerne om konfiskation af motordrevet køretøj
3. Kørekorts gyldighedstid
  - 3.1. Gældende ret
  - 3.2. Den sundhedsfaglige baggrund for aldersscreening
  - 3.3. Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende forhøjelse af aldersgrænsen
  - 3.4. Arbejdsgruppens overvejelser om tiltag, som kan mindske risikoen for færdselssikkerheden
  - 3.5. Justitsministeriets overvejelser og lovforslagets udformning
4. Kontrollerende køreprøve i forbindelse med generhvervelse af førerretten
  - 4.1. Gældende ret
  - 4.2. Lovforslagets udformning
5. Konsekvensændringer som følge af ny takografforordning
  - 5.1. Gældende ret
  - 5.2. Lovforslagets udformning
6. Justering af reglerne om konfiskation af motordrevet køretøj
  - 6.1. Gældende ret
  - 6.1. Lovforslagets udformning
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømæssige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Hørte myndigheder og organisationer mv.
13. Sammenfattende skema

### *1. Indledning*

Med lovforslaget foreslås det at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort ikke længere kan udstedes med en almindelig gyldighedsperiode på 15 år, men kun kan udstedes med en forkortet gyldighedsperiode, fra 70 år til 75 år. Hvis lovforslaget vedtages, vil aldersgrænsen for, hvornår kørekortindehavere skal gennemgå et obligatorisk lægetjek i forbindelse med ansøgning om fornyelse af kørekortet, administrativt blive hævet tilsvarende. De foreslåede ændringer vedrører alene kørekort til ”gruppe 1-køretøjer”, som er almindelig bil, knallert og motorcykel, idet der gælder særlige regler for kørekort til ”gruppe 2-køretøjer”, som er de store og tunge køretøjer, såsom bus, lastbil mv.

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at personer, som har fået frakendt førerretten ubetinget, i særlige tilfælde kan fritages for kravet om kontrollerende køreprøve som betingelse for generhvervelse af førerretten, hvis vedkommende erhverver kørekort efter de almindelige regler om erhvervelse af kørekort i færdselslovens § 56. Dette vil f.eks. have betydning for personer, der har mistet førerretten til motorcykel og som på grund af et efterfølgende opstået handicap ikke længere kan køre på motorcykel og derfor ikke har mulighed for at generhverve førerretten til motorcykel. Med lovforslaget foreslås det, at politiet i

særlige tilfælde kan beslutte, at sådanne personer kan erhverve kørekort til andre køretøjskategorier efter de almindelige regler om erhvervelse af kørekort.

Med lovforslaget foreslås desuden en række konsekvensændringer som følge af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (takografforordningen).

Det foreslås bl.a., at hjemlen til at fastsætte nærmere regler om autorisation af værksteder og installatører udvides til også at omfatte køretøjsfabrikanter. Derudover foretages en række justeringer af sproglig karakter.

For at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige bestemmelser i færdselsloven om obligatorisk konfiskation af motordrevet køretøj i tilfælde af spiritus- eller narkokørsel foreslås endelig en justering af de pågældende regler om obligatorisk konfiskation.

## *2. Lovforslagets baggrund*

### *2.1. Kørekorts gyldighedstid*

Den nuværende aldersgrænse på 70 år for obligatorisk fornyelse af kørekort og indlevering af lægeattest har i den senere tid været genstand for en del debat. Regeringen har bl.a. i det lys fundet anledning til at overveje, om der kan være behov for at ændre aldersgrænsen.

Den gældende ordning om obligatorisk fornyelse af kørekort og indlevering af lægeattest for personer, der er fyldt 70 år på tidspunktet for udstedelsen af kørekortet, har et færdselssikkerhedsmæssigt sigte, og det er vigtigt for regeringen, at der er sundhedsfagligt belæg for et forslag om at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort skal udstedes med forkortet gyldighedstid.

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Justitsministeriet, Rigspolitiet og Sundhedsstyrelsen har derfor afdækket området og har på den baggrund udarbejdet »Rapport om fornyelse af kørekort til personer over 70 år«, der den 9. oktober 2014 er sendt til Folketingets Retsudvalg.

Det fremgår af rapporten, at det er arbejdsgruppens opfattelse, at der fortsat bør være en fast aldersgrænse, hvorefter kørekort udstedes med en kortere gyldighedsperiode end de normale 15 år med henblik på, at det i forbindelse med fornyelse af kørekortet undersøges, om den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort.

Arbejdsgruppen konkluderer i den forbindelse, at der ikke ses at være et snævert, nærmere videnskabeligt belæg for at pege på en bestemt ny aldersgrænse.

Det er efter en samlet vurdering i lyset af det, der er anført i arbejdsgruppens rapport, regeringens opfattelse, at det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort skal udstedes med forkortet gyldighedstid, og for indlevering af lægeattest i den forbindelse til 75 år. Færdselslovens § 59, stk. 1 og 2, foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 1, ændret i overensstemmelse hermed.

### *2.2. Kontrollerende køreprøve i forbindelse med generhvervelse af førerretten*

Efter færdselslovens § 60, stk. 2, kan førerretten efter en ubetinget frakendelse kun generhverves efter frakendelsestidens udløb, hvis en kontrollerende køreprøve består, eller hvis domfældte inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af

kørekort består en køreprøve. Det er i den forbindelse forudsat, at den kontrollerende køreprøve skal angå samme køretøjskategori, som vedkommende var i besiddelse af kørekort til forud for frakendelsen af førerretten. Det indebærer, at der i praksis ikke er mulighed for – efter frakendelsestidens udløb – at erhverve førerret til en anden køretøjskategori, før en kontrollerende køreprøve til den kategori, man havde kørekort til forud for frakendelsen, er bestået.

Rigspolitiet har over for Justitsministeriet påpeget, at den nuværende fortolkning af færdselslovens § 60, stk. 2, kan give anledning til uhensigtsmæssigheder i situationer, hvor en person kommer til skade og derfor ikke har fysisk mulighed for at generhverve førerretten til den køretøjskategori, som vedkommende havde kørekort til før frakendelsen, eller i situationer, hvor den, der er frakendt førerretten, af andre årsager ikke længere ønsker at være indehaver af kørekort til den køretøjskategori, som vedkommende var i besiddelse af kørekort til forud for frakendelsen. Det gælder f.eks. for en person, som har mistet førerretten til motorcykel, og som – efter den gældende praksis – efter frakendelsestidens udløb kun kan generhverve førerretten ved at aflægge en kontrollerende køreprøve til motorcykel, og som derfor ikke har mulighed for siden – f.eks. efter at være blevet ramt af et handicap, som gør, at den pågældende ikke er i stand til at føre en motorcykel – at erhverve kørekort til bil.

Det foreslås på den baggrund ved lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, at færdselsloven ændres, således at førerretten efter frakendelsestidens udløb også kan generhverves, hvis politiet beslutter, at erhvervelse af kørekort efter færdselslovens almindelige regler kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve. Vedkommende vil i disse tilfælde kunne generhverve førerretten ved at erhverve kørekort efter færdselslovens § 56. Det vil i praksis navnlig dreje sig om situationer, hvor vedkommende erhverver kørekort til en anden køretøjskategori, end den pågældende havde kørekort til forud for frakendelsen.

### *2.3. Konsekvensændringer som følge af ny takografforordning*

Europa-Parlamentet og Rådet har med forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (takografforordningen) vedtaget en forordning, der skal afløse Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen).

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 4-8, 10-12 og 15-17, at der foretages de ændringer i færdselsloven, som den nye takografforordning giver anledning til. Det foreslås bl.a., at hjemlen til at fastsætte nærmere regler om autorisation af værksteder og installatører udvides til også at omfatte køretøjsfabrikanter. Derudover foretages en række justeringer af sproglig karakter.

### *2.4. Justering af reglerne om konfiskation af motordrevet køretøj*

Det foreslås med lovforslaget, at konfiskation *skal* ske, når føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft) eller kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. (*det nye forhold*), og hvor den pågældende tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i flere forhold, hvoraf *et* vil kunne henføres under § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft) eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i strid med anvisning i lovlig recept, eller under påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler, mv., som gør, at vedkommende er ude af stand til at tage vare på køretøjet på fuldt betryggende måde, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, 2. pkt., og § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), som isoleret set alene ville kunne udløse en betinget frakendelse af førerretten, men som i den konkrete sag sammen med andre forhold er indgået ved

afgørelsen om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7, eller er begået i prøvetiden og derfor har udløst ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 8.

Det foreslås endvidere, at konfiskation *skal* ske, når føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft) eller kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. (*det nye forhold*), og hvor den pågældende tidligere inden for de seneste 5 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i *flere forhold* af nærmere angivet karakter, som isoleret set alene ville udløse en betinget frakendelse af førerretten, men som til samtidig påkendelse indebærer, at førerretten skal frakendes ubetinget efter § 126, stk. 1, nr. 7 (*de tidligere forhold*).

Baggrunden for lovforslaget er, at Justitsministeriet er blevet opmærksom på nogle uhensigtsmæssigheder i sammenhængen mellem reglerne for obligatorisk konfiskation af motordrevet køretøj for overtrædelse af reglerne i færdselslovens § 53 og § 54, stk. 1 og 2, om spiritus- og narkokørsel.

Disse uhensigtsmæssigheder søges afhjulpet ved at udvide det område, hvor det er en obligatorisk følge af *nye forhold* af kørsel under påvirkning af spiritus og bevidsthedspåvirkende stoffer, at der skal ske obligatorisk konfiskation af et motordrevet køretøj.

*De tidligere forhold* (jf. ovenfor) drejer sig for det første om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft). Det drejer sig desuden om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, som er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, og som er indtaget i henhold til en lovlig recept, men hvor indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten. Endelig drejer det sig om kørsel i tilfælde, hvor føreren på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at vedkommende er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde, uden at der foreligger skærpende omstændigheder. Tidligere forhold af den omhandlede karakter vil isoleret set – ud over en bøde – efter færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8 og 9, udløse betinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde, hvis der kun er ét forhold til påkendelse, mens flere forhold af den omhandlede karakter til samtidig påkendelse indebærer, at førerretten frakendes ubetinget, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7.

Hvis der i forbindelse med et forhold af en karakter, som er benævnt som nyt forhold ovenfor, er tale om, at den pågældende inden for de seneste tre år har begået *ét enkelt tidligere forhold* af en karakter som benævnt tidligere forhold ovenfor, skal der ske konfiskation af køretøjet, mens der – som reglerne er udformet – ikke skal ske obligatorisk konfiskation, hvis der i forbindelse med påkendelse af et sådant nyt forhold er tale om, at den pågældende har begået *flere tidligere forhold* alene af den omhandlede karakter eller sammen med andre forseelser end spiritus- og narkokørsel, eller har begået et sådant forhold i prøvetiden, jf. § 126, stk. 1, nr. 7 og 8.

### 3. Kørekorts gyldighedstid

#### 3.1. Gældende ret

3.1.1. Det fremgår af færdselslovens § 59, stk. 1, 1. pkt., at kørekort udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år. Er den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på 5 år, jf. færdselslovens § 59, stk. 1, 2. pkt.

Bestemmelsen om, at kørekort udstedes med en gyldighedstid på 15 år, har fundet anvendelse siden 19. januar 2013, og blev indført ved lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven (Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv, ændring af gyldighedstiden for kørekort). Tidligere blev kørekort udstedt med en gyldighedstid, indtil ansøgeren fylder 70.

3.1.2. Endvidere fremgår det af færdselslovens § 59, stk. 2, 1. pkt., at justitsministeren fastsætter bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 70 år.

På den baggrund er det fastsat i § 82, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 12 af 10. januar 2013 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen) med senere ændringer, at hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekort udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekort til samtlige kategorier samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring og traktor/motorredskab med en gyldighedstid på fem år. For så vidt angår ansøgere, der på tidspunktet, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 70 år, er det i kørekortbekendtgørelsens § 82, stk. 2, fastsat, at hvis ansøgeren er fyldt 70 år, men ikke 71 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på fire år, mens det for ansøgere, der er fyldt 71 år, men ikke 72 år, udstedes med en gyldighedstid på tre år. For ansøgere, der er fyldt 72 år, men ikke 80 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på to år, mens det for ansøgere, der er fyldt 80 år, udstedes med en gyldighedstid på et år.

3.1.3. Det er i kørekortbekendtgørelsens § 93, stk. 3, 4. pkt., fastsat, at hvis ansøgeren på tidspunktet for kørekortets udstedelse er fyldt 70 år, eller der ansøges om fornyelse på baggrund af, at kørekortet udløber som følge af, at ansøgeren fylder 70 år, skal ansøgningen om fornyelse af kørekortet vedlægges en lægeattest. Denne bestemmelse er indsat med hjemmel i færdselslovens § 56, stk. 5, hvorefter justitsministeren fastsætter bestemmelser om betingelser for at få udstedt kørekort.

Derimod er fornyelse af kørekort (til gruppe 1-køretøjer) til personer under 70 år som udgangspunkt ikke betinget af indlevering af lægeattest, medmindre gyldighedstiden er individuelt fastsat efter kørekortbekendtgørelsens § 83, stk. 1, som følge af ansøgerens helbredsmæssige forhold.

3.1.4. Det er som udgangspunkt kommunen, der træffer afgørelse i sager om fornyelse af kørekort. En ansøgning om fornyelse af kørekort skal således indleveres til kommunen og skal vedlægges en lægeattest, hvis kørekortet skal fornyes, når ansøgeren er fyldt 70 år, eller der søges om fornyelse på baggrund af, at kørekortets gyldighedstid udløber som følge af, at ansøgeren fylder 70 år. Hvis lægeattesten indeholder andre anmærkninger end vedrørende synsstyrke, eller hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at ansøgeren ikke opfylder betingelserne for synsevne, jf. kørekortbekendtgørelsens § 32, stk. 1, 2. pkt., vil afgørelsen om fornyelse af kørekort dog ikke kunne træffes af kommunen, men vil i stedet skulle træffes af politiet.

I visse tilfælde forelægger politiet oplysningerne i lægeattesten for Sundhedsstyrelsen. De nærmere regler for, hvornår politiet skal forelægge sagen for Sundhedsstyrelsen, fremgår af bilag 1 til cirkulære af 1. februar 2013 om kørekort (kørekortcirkulæret) med senere ændringer.

3.1.5. Det følger af færdselslovens § 124 c, stk. 3, at personer, der er fyldt 70 år, skal betale 50 kr. for fornyelse af kørekort. Det fremgår endvidere af færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 4, at det almindelige beløb på 155 kr. for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj alene gælder for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år. Ansøgere, der er fyldt 70 år, og som ønsker kørekortet til disse kategorier fornyet, skal således alene betale 50 kr. herfor. Det er desuden i færdselslovens § 124 c, stk. 4, fastsat, at fornyelse af kørekort, der er tidsbegrænset som følge af ansøgerens helbredsmæssige forhold, sker uden betaling, såfremt ansøgeren ikke er fyldt 70 år.

3.1.6. Den nuværende aldersgrænse på 70 år for obligatorisk fornyelse af kørekort og indlevering af

lægeattest blev indsat i færdselsloven (som § 18) ved lov nr. 198 af 8. juni 1966 om ændringer i færdselsloven.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at kørekort (eller førerbeviser) tidligere var gyldige i 5 år fra udstedelsesdagen, men for personer over 70 år kunne kørekortet udstedes med en kortere gyldighedsperiode, ligesom gyldighedsperioden kunne reduceres, hvis konstaterede eller formodede mangler ved den pågældende ansøgers legemlige eller åndelige sundhed talte derfor, jf. Folketingstidende 1965-66, Tillæg A, sp. 1434.

Reglerne om, at kørekort kunne udstedes med en kortere gyldighedstid til personer over 70 år, blev indført ved færdselsloven fra 1955, jf. lov nr. 153 af 24. maj 1955. I bemærkningerne til lovforslaget, jf. Folketingstidende 1954-55, Tillæg A, sp. 261, henvises til det lovforslag, som indgik i betænkning nr. 91/1954 angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer. Udvalget havde foreslået, at kørekort fremover skulle gælde i fem år fra udstedelsesdagen, men med mulighed for at forkorte gyldighedstiden for kørekort udstedt til personer, der var fyldt 70 år, jf. betænkningens side 19. Det fremgår af betænkningens side 55, at baggrunden for forslaget var, at når en person er fyldt 70 år, forøges svækkelsen af helbredet (syn, hørelse, hjertelidelser mv.) ofte så meget, at det er naturligt at forlange hyppigere fornyelse og dermed hyppigere lægeundersøgelser.

Sagsgangen i forbindelse med kørekortfornyelse var efter de regler, som var gældende forud for 1966-loven, at ansøgeren, *hver gang* kørekortet skulle fornyes (også før ansøgerens fyldte 70. år), skulle indlevere en lægeattest for den fornødne åndelige og legemlige førerlighed til politiet, hvorefter politiet traf afgørelse om, hvorvidt ansøgeren kunne fritages for at aflægge en ny køreprøve. Der ses i den forbindelse ikke fastsat særlige krav for fornyelse af kørekort til personer over 70 år.

Baggrunden for at ændre gyldighedsperioden fra 5 år til indehaverens fyldte 70. år var bl.a., at man ville varetage hensynet til ansøgeren, som dels skulle afholde udgifterne til fornyelse af kørekortet, dels skulle bruge ressourcer på at henvende sig personligt på tre forskellige steder (hos lægen, fotografen og politiet), jf. Folketingstidende 1965-66, Tillæg A, sp. 1434 f.

Endvidere medførte det store antal fornyelser af kørekort et betydeligt arbejde for politiet. Det fremgår af lovforslaget, at i 1964 udgjorde det samlede antal udstedte førerbeviser for hele landet ca. 360.000, hvoraf ca. 237.000 var fornyelser. Hertil kommer, at der i perioden fra 20. marts 1962 til 1. februar 1965 alene blev givet afslag på ansøgninger om fornyelse eller udvidelse af kørekortet i 539 sager under henvisning til legemlige eller psykiske årsager. Der henvises herved til Folketingstidende 1965-66, Tillæg A, sp. 1435.

Det blev på den baggrund vurderet, at omfanget af det arbejde, der blev anvendt på sager om fornyelse af kørekort, ikke stod i rimeligt forhold til værdien af de fornyede lægeundersøgelser hvert femte år, jf. Folketingstidende 1965-1966, tillæg A, sp. 1435.

De nye regler om længere gyldighedstid på kørekort skulle dog ikke finde anvendelse på førerret til erhvervsmæssig personbefordring, idet hensynet til passagererne talte for, at der fortsat med mellemrum skulle føres kontrol med førerbevisindehaverens helbred og vandel, jf. Folketingstidende 1965-66, sp. 3487, og Tillæg A, sp. 1435.

Det fremgår endvidere af lovforslaget, at de foreslåede regler havde været drøftet med en række myndigheder og organisationer, herunder Sundhedsstyrelsen, forud for lovforslagets fremsættelse, jf. Folketingstidende 1965-66, Tillæg A, sp. 1433. Det fremgår derimod ikke, hvorfor valget ved fastsættelsen af aldersgrænsen for kørekorts gyldighed netop faldt på 70 år. Den daværende justitsminister oplyste imidlertid under 1. behandlingen af lovforslaget, at man – som retstilstanden var på daværende tidspunkt

– ikke kunne være sikker på at få kørekortet fornyet for 5 år, når man blev 70 år, men at det sædvanligvis blev fornyet for en 2-3-årig periode, jf. Folketingstidende 1965-66, sp. 3782 f. Endvidere henviste justitsministeren til, at Sundhedsstyrelsen i forbindelse med overvejelserne til brug for lovforslaget havde erklæret, at man under hensyn til de dermed forbundne lettelser og besparelser for administrationen og publikum i princippet var velvilligt stemt over for tanken om en længere gyldighedsperiode på 10 år eller mere under forudsætning af, *at* der ikke ville ske ændring i reglerne vedrørende første udstedelse af førerbevis, *at* ordningen kun skulle vedrøre førere, der har fået førerbevis på grundlag af »blank attest«, og *at* ordningen ikke skulle gælde erhvervsmæssigt førerbevis, der kun burde gælde i 5 år.

Endvidere blev det oplyst, at Sundhedsstyrelsen pegede på, at lægelovens § 12 og færdselslovens § 15 skulle indskræpes over for de relevante parter. Lægelovens § 12 havde på daværende tidspunkt et indhold, der i vidt omfang svarer til indholdet af den gældende § 44 i lov om autorisation af sundhedspersoner og om sundhedsfaglig virksomhed (autorisationsloven), jf. lovebekendtgørelse nr. 877 af 4. august 2011. Bestemmelsen fastsætter en pligt for lægen til at søge faren afbødet, når lægen i sin virksomhed får kendskab til personer, der udsætter andres liv og helbred for nærliggende fare. Dette kan ske ved henvendelse til personen selv eller om fornødent til Sundhedsstyrelsen. Færdselslovens § 15 indeholdt på daværende tidspunkt et forbud mod at føre motorkøretøj, hvis kørslen på grund af sygdom eller lignende ikke kunne ske på betryggende måde. Bestemmelsen er i dag videreført i færdselslovens § 54, stk. 2.

Der var i Folketinget bred enighed om at øge gyldighedstiden for kørekort, men det blev diskuteret, om 70 år var den rette aldersgrænse, eller om den skulle sættes ved 50, 55 eller 60 år. Der blev under udvalgsbehandlingen af lovforslaget (L 121, folketingsåret 1965-1966) fremsat ændringsforslag om, at grænsen skulle sættes ved 60 år, men forslaget opnåede ikke flertal, jf. Folketingstidende 1965-66, sp. 6029.

Justitsministeren oplyste under 2. behandling af lovforslaget, at forslaget om en aldersgrænse på 70 år burde opretholdes, dels fordi reglerne i Danmark herved ville være i nøjere overensstemmelse med reglerne i Sverige og (dengang) Vesttyskland (hvor kørekort var livsvarige), hvorfra Danmark havde den største biltrafik, dels fordi det på baggrund af en afvejning af de forskellige hensyn – herunder til de besparelser, ændringen ville medføre – måtte anses for ubetænkeligt at sætte grænsen ved de 70 år. Ministeren henviste til en svensk undersøgelse, som omfattede samtlige tilfælde af akut optrædende sygdomme hos motorførere i perioden 1959-63 i tre svenske len. Resultatet af undersøgelsen var, at akut indtrædende sygdom havde medført 41 trafikulykker eller 1 promille af samtlige trafikulykker, og ingen af de 41 ulykker var med dødelig udgang. Det blev skønnet, at i kun ca. halvdelen af de 41 ulykker ville det have været muligt gennem forudgående lægekontrol at diagnosticere en færdselssikkerhedsmæssig farlig sygdom. Justitsministeren oplyste videre, at det i undersøgelsen blev udtalt, at sygdom som årsag til trafikulykker var en så sjælden foreteelse og den teoretiske mulighed for at forebygge denne type af ulykker så begrænset, at denne årsag alene ikke kunne motivere vidtgående administrative foranstaltninger ud over, hvad man allerede havde i Sverige. Der henvises herved til Folketingstidende 1965-66, sp. 6023-6024.

### *3.2. Den sundhedsfaglige baggrund for aldersscreening*

3.2.1. Den arbejdsgruppe, som er nævnt ovenfor under pkt. 2.1, anfører i sin rapport, afsnit 5.1, at regelmæssige lægeundersøgelser af kørekortansøgere helbredsforhold – ligesom tilsvarende undersøgelser af f.eks. piloter, lokomotivførere og søfolk – helt grundlæggende har til formål at få konstateret eventuelle sygdomme af mulig betydning for færdselssikkerheden.

3.2.2. Effekten af regelmæssige undersøgelser af kørekortansøgere helbredsforhold er undersøgt i en række sammenhænge.

En række af disse undersøgelser har peget på, at den nuværende screeningsordning er en dyr ordning med for mange negative konsekvenser. Der er herunder peget på, at der ikke er belæg for effekten af den nuværende screeningsordning, idet ældre bilister ikke er overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne, hvorfor der ikke er grundlag for at foretage en screening af samtlige ældre bilister.

Omvendt har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i rapporten »Ulykker med ældre bilister« i 2012 konkluderet, at proceduren for kørekortfornyelse ser ud til at fungere, og at der ikke er belæg for, at der bør strammes op på denne.

Det fremgår desuden af rapporten, at flere undersøgelser har vist, at ældre bilister ikke er mere farlige i trafikken end andre aldersgrupper, men at deres ulykkesbillede adskiller sig fra andre aldersgrupper. F.eks. involveres ældre hyppigere i ulykker i kryds, men det opvejes i vidt omfang af, at der er ulykkestyper, som de sjældent er involveret i, som f.eks. eneulykker og ulykker under spirituspåvirkning. I den forbindelse konkluderes det, at de ældre typisk kører forsigtigt, og at risikovillighed ikke optræder som en bagvedliggende faktor hos de ældre i de ulykker, som HVU undersøgte, ligesom manglende agtpågivenhed kun ses i et enkelt tilfælde.

For en nærmere omtale af disse undersøgelser henvises til afsnit 5.1 i arbejdsgruppens rapport.

3.2.3. Arbejdsgruppen anfører i rapportens afsnit 5.2, at det ikke er muligt at foretage en dansk opgørelse af den egentlige trafikikkerhedsmæssige værdi af at gennemføre en lægelig screening af alle 70-årige med kørekort.

Den nuværende ordning med lægeundersøgelser af alle 70-årige har været gældende siden 1966. Siden 1960'erne er trafikikkerheden blevet radikalt forbedret på trods af en meget betydelig stigning i trafikintensiteten, og antallet af trafikdræbte er faldet drastisk. I 1970 var der over 1.200 dødsfald i trafikken hvert år. I 2012 og 2013 var der henholdsvis 167 og 191 trafikdræbte.

Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på, at da ordningen med lægeundersøgelse ved 70 år er stort set uændret siden 1966, kan faldet i antallet af trafikdræbte næppe primært tilskrives disse lægeundersøgelser. Ulykkesstatistikker indikerer da heller ikke, at ældre bilister skulle have en markant højere ulykkesrisiko. Omvendt kan det ikke afvises, at et fravær af lægeundersøgelser ville have medført et større antal færdselsulykker.

3.2.4. Arbejdsgruppen anfører i rapporten under afsnit 5.3, at den danske befolknings middellevetid har ændret sig radikalt, siden 70-årsgrænsen blev indført i 1960'erne. Den gennemsnitlige levetid var i 1965 70,1 år for mænd og 74,7 år for kvinder. Disse tal var i 2012-13 henholdsvis 78,0 og 81,9 år. Der er imidlertid betydelig variation mellem forskellige sociale grupper. Helbred og levetid har således f.eks. en sammenhæng med uddannelsesniveau.

Restlevetiden for 70-årige er tilsvarende steget betydeligt og kan forventes fortsat at stige. I 2009-2013 var den gennemsnitlige restlevetid for personer, der var fyldt 70 år, for mænd 13,46 år og for kvinder 15,80 år, mod henholdsvis 10,53 år og 11,85 år i 1961-1965, jf. tal fra Danmarks Statistik. Man vil således potentielt kunne føre motordrevet køretøj i mange år efter, at man er fyldt 70 år.

3.2.5. Arbejdsgruppen anfører desuden overordnet under pkt. 5.4 i rapporten, at den stigende restlevetid for 70-årige afspejler, at sundhedstilstanden er blevet bedre, idet de 70-årige er mere raske end tidligere, og redegør nærmere for, hvornår aldersbetinget sygelighed i almindelighed i dag indtræder i forhold til tidligere.

3.2.6. Arbejdsgruppen har til brug for udarbejdelse af rapporten indhentet oplysninger om fornyelsespro-

cessen for kørekort til gruppe 1-køretøjer til personer, som ikke i forvejen har kørekort med begrænset gyldighedstid fra Sverige, Norge, Finland, Holland og Storbritannien.

Der henvises herom til rapportens afsnit 4.

### *3.3. Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende forhøjelse af aldersgrænsen*

3.3.1. Arbejdsgruppen anfører i rapporten under pkt. 6.1, at det er vanskeligt at pege på den nærmere begrundelse for, at man i sin tid valgte en aldersgrænse på 70 år for obligatorisk fornyelse af kørekort. Grænsen er imidlertid fastsat af færdselssikkerhedsmæssige årsager og med afsæt i overvejelser af sundhedsfaglig karakter. Arbejdsgruppen anfører derfor, at det i første række må bero på en lægefaglig vurdering, om aldersgrænsen bør fastholdes, afskaffes eller hæves.

Den nuværende aldersgrænse på netop 70 år for lægelig screening forekommer imidlertid ikke at være baseret på et specifikt videnskabeligt grundlag, herunder oplysninger om levealder og helbredstilstand. Det er derfor ifølge arbejdsgruppen heller ikke i sig selv et argument for at hæve aldersgrænsen, at befolkningen nu gennemsnitligt lever længere og har et godt helbred også i en høj alder. Omvendt må det antages, at effekten af 70-årsgrænsen for screening er blevet mindre end tidligere som følge af den generelle udvikling i folkesundheden siden midten af 1960'erne. Dette kunne ifølge arbejdsgruppen således generelt tale for at forhøje aldersgrænsen.

3.3.2. Arbejdsgruppen peger dog samtidig på, at hvis aldersgrænsen for, hvornår der skal ske obligatorisk lægekontrol i forbindelse med fornyelse af kørekort, (afskaffes eller) hæves fra de nuværende 70 år, vil man begrænse muligheden for at gribe ind over for de bilister, som er ramt af sygdomme eller har et medicinforbrug, som er til væsentlig fare for færdselssikkerheden. Det vil i praksis navnlig dreje sig om demenssygdomme og forbrug af visse former for lægemidler, som har betydning for evnen til at føre motorkøretøj. Ved andre sygdomme, som har betydning for færdselssikkerheden (f.eks. hjerte-kar-sygdomme), er der således typisk tæt kontakt med lægen i forvejen, hvorfor sådanne sygdomme i praksis fortsat vil blive opdaget.

Arbejdsgruppen anfører endvidere, at kravet om lægeundersøgelse herudover kan medføre en vis form for selvselektion, da ældre personer, som ellers ville have fortsat med at køre bil, i forbindelse med lægeundersøgelsen frivilligt vælger ikke at ansøge om fornyelse af kørekortet, idet de er bevidste om, at de muligvis ikke ville kunne få kørekortet fornyet, og i øvrigt generelt får en konkret anledning til at overveje, om de fysisk fortsat er i stand til at køre bil. Hvis den faste aldersgrænse for lægelig screening i forbindelse med kørekortfornyelse hæves, vil det medføre, at det naturlige tidspunkt for den enkeltes selvselektion udskydes til et senere tidspunkt, ligesom det som udgangspunkt vil betyde, at de bilister, som ikke længere opfylder de helbredsmæssige krav til at føre motorkøretøj, som man i dag "opfanger", når de fylder 70 år, kan bevare førerretten i længere tid med den risiko for en forringet færdselssikkerhed, som det indebærer, til følge.

3.3.3. Heroverfor peger arbejdsgruppen på, at der omvendt er forhold, der taler for, at en screening af ældre bilister kan have en direkte negativ effekt, idet de, hvis de skal erstatte bilen med andre transportformer – eksempelvis som fodgængere eller cyklister – bliver "bløde trafikanter" med en større ulykkesrisiko. Hertil kommer, at det begrænser de berørtes mobilitet med begrænset livskvalitet til følge.

Arbejdsgruppen fremhæver i den forbindelse, at flere undersøgelser har vist, at ældre bilister ikke er mere farlige i trafikken end andre aldersgrupper, uanset at deres ulykkesbillede adskiller sig fra andre aldersgrupper.

Arbejdsgruppen peger desuden på, at problemstillingen kompliceres yderligere af, at det ikke vides,

i hvilket omfang befolkningen i dag i højere grad ønsker at fortsætte med at køre bil i en høj alder sammenlignet med tidligere. Langt hovedparten af de ældre bilister må antages at holde op med at køre bil, fordi de selv vælger det, og ikke fordi de ikke kan få fornyet deres kørekort. I den sammenhæng spiller den lægelige screening formentlig ingen eller kun en begrænset rolle, hvilket taler for at fjerne screeningen eller hæve aldersgrænsen.

3.3.4. Sammenfattende anfører arbejdsgruppen, at det kan konkluderes, at der ikke foreligger videnskabelig dokumentation for den reelle effekt af den obligatoriske lægeundersøgelse, når kørekortindehaveren fylder 70 år. Hertil kommer, at restlevetiden for 70-årige mænd og kvinder er steget siden 1961, ligesom der er indikationer på, at en række sygdomme og tilstande af betydning for færdselssikkerheden, herunder demens, indtræder senere i livet end tidligere. Fremskridtene på dette område er dog væsentligt forskelligt i forskellige samfundsgrupper, hvorfor befolkningen i den sammenhæng ikke kan ses under ét. Endvidere kan mental eller fysisk svækkelse øge risikoen for trafikulykker, og risikoen for sådanne svækkelser stiger alt andet lige, jo ældre man bliver.

3.3.5. Arbejdsgruppen finder efter en samlet afvejning af de forskellige modstridende hensyn, at der fortsat bør være en *fast aldersgrænse*, hvorefter kørekort udstedes med kortere gyldighed end de nugældende 15 år med henblik på, at det i forbindelse med fornyelse af kørekortet undersøges, om den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort.

Ved at fastsætte en sådan fast aldersgrænse sikres det, at kørekort kun fornyes til personer, som fortsat har den fornødne åndelige og legemlige førerlighed, og at de personer, som ikke selv vil eller er i stand til at indse, at de er til fare for sig selv eller andre, ophører med at køre bil.

3.3.6. Arbejdsgruppen anfører, at der ikke ses at være et snævert, nærmere lægeligt videnskabeligt belæg for at pege på en bestemt ny aldersgrænse. På samme måde som ved fastsættelsen af den nuværende aldersgrænse på 70 år, vil beslutningen om at hæve aldersgrænsen således bero på bredere, herunder i høj grad politiske overvejelser med afsæt i det, der er anført i arbejdsgruppens rapport.

#### 3.4. Arbejdsgruppens overvejelser om tiltag, som kan mindske risikoen for færdselssikkerheden

3.4.1. Hvis den nuværende aldersgrænse for obligatorisk fornyelse af kørekort og indlevering af lægeattest *hæves*, jf. pkt. 3.3 ovenfor, finder arbejdsgruppen, at en sådan ændring – som modvægt til den mulige negative effekt på færdselssikkerheden, som en hævelse af aldersgrænsen kan have – bør overvejes indført sammen med foranstaltninger, som kan være med til at mindske risikoen for færdselssikkerheden.

3.4.2. Arbejdsgruppen har herunder overvejet en ordning, hvor der indføres pligt for en læge til at foretage indberetning til politiet eller Sundhedsstyrelsen, hvis lægen bliver opmærksom på en patient, som på grund af helbredsforhold vil udgøre en fare for færdselssikkerheden, og hvor der i dag meddeles et såkaldt lægeligt kørselsforbud. Der henvises om lægeligt kørselsforbud til pkt. 3.4.3 nedenfor.

Som ulemper ved en sådan ordning peger arbejdsgruppen bl.a. på, at det vil kunne medføre en svækkelse af tillidsforholdet mellem læge og patient, og at en sådan ordning må forventes at blive særdeles omfattende og medføre et meget stort ressourceforbrug hos de involverede myndigheder.

Der henvises om disse overvejelser til rapportens afsnit 6.2.2.

3.4.3. Arbejdsgruppen har desuden overvejet muligheden for at øge myndigheder og fagpersoners opmærksomhed på begrebet »lægeligt kørselsforbud« samt retningslinjerne herfor. Et lægeligt kørselsforbud er en anvisning om ikke at føre motorkøretøj, som en læge skal meddele patienten, hvis det skønnes, at patientens kørsel vil udgøre en fare som følge af patientens helbredsmæssige problemer. Retningslinjerne for det lægelige kørselsforbud fremgår af Sundhedsstyrelsens vejledning af 10. oktober 2013 om

vurdering af helbredskrav til førere af motorkøretøjer. Et lægeligt kørselsforbud meddeles i praksis ved, at lægen orienterer patienten om, at vedkommende skal indstille sin motorkørsel, og kørselsforbuddet anføres i patientens journal. Hvis lægen bliver opmærksom på, at patienten overtræder det lægelige kørselsforbud, eller hvis lægen vurderer, at patienten ikke er indstillet på at overholde forbuddet, skal lægen derimod indgive anmeldelse herom til Sundhedsstyrelsen efter § 44 i autorisationsloven. Der henvises om det lægelige kørselsforbud og indberetningspligten efter autorisationslovens § 44 nærmere til afsnit 5.5.1 og 5.5.2 i arbejdsgruppens rapport.

Arbejdsgruppen anfører, at Sundhedsstyrelsen har peget på, at der ikke foreligger klare retningslinjer for, hvorledes problemstillingen skal håndteres af borgeren og de involverede myndigheder, når en person pådrager sig en sygdom af betydning for evnen til at føre motorkøretøj. Det vil i praksis typisk være de sager, hvor lægen er i tvivl om, hvorvidt kravene til bevarelse af kørekort er opfyldt. Disse sager håndteres i praksis forskelligt, og fremgangsmåden afhænger ofte af, hvor i sundhedsvæsenet tvivlen opstår. Det kan derfor overvejes at fastlægge klare retningslinjer for håndteringen af disse sager.

Endelig bemærker arbejdsgruppen, at det kan overvejes at inddrage øvrige aktører på færdselssikkerhedsområdet, f.eks. Rådet for Sikker Trafik og Ældre Sagen, med henblik på oplysningskampagner vedrørende særlige forhold af betydning for ældre bilister.

Der henvises om disse overvejelser, som vil kunne gennemføres uden lovændringer, til afsnit 6.2.3 i arbejdsgruppens rapport.

### *3.5. Justitsministeriets overvejelser og lovforslagets udformning*

*3.5.1.* Justitsministeriet kan tilslutte sig det, der er anført i arbejdsgruppens rapport.

*3.5.2.* Justitsministeriet finder herunder, at der fortsat bør være en *fast aldersgrænse*, hvorefter kørekort udstedes med kortere gyldighed end de nugældende 15 år med henblik på, at der administrativt kan fastsættes nærmere regler om, at det i forbindelse med fornyelse af kørekortet undersøges, om den pågældende fortsat opfylder de helbredsmæssige betingelser for at have kørekort.

Herved sikres det, at de personer, som f.eks. har begyndende demens, ”opfanges” på det rigtige tidspunkt, ligesom en fast aldersgrænse giver den enkelte en konkret anledning til på et passende tidspunkt at overveje, om man fortsat er i stand til at føre motorkøretøj på fuldt forsvarlig vis.

*3.5.3.* Arbejdsgruppen anfører – som nævnt ovenfor under pkt. 3.4.6 – at der ikke ses at være et snævert, nærmere lægeligt videnskabeligt belæg for at pege på en bestemt ny aldersgrænse. På samme måde som ved fastsættelsen af den nuværende aldersgrænse på 70 år, vil beslutningen om at hæve aldersgrænsen således bero på bredere, herunder i høj grad politiske overvejelser med afsæt i det, der er anført i arbejdsgruppens rapport.

Efter en samlet vurdering finder Justitsministeriet det forsvarligt, at den nuværende aldersgrænse *hæves* til 75 år. Justitsministeriet finder, at en sådan ændring – som modvægt til den mulige negative effekt på færdselssikkerheden, som en hævelse af aldersgrænsen kan have – bør indføres sammen med foranstaltninger, som kan være med til at mindske risikoen for færdselssikkerheden, jf. nedenfor under pkt. 3.5.6.

Det foreslås på denne baggrund, at færdselslovens § 59, stk. 1, ændres således, at kørekort fremover skal kunne udstedes med en gyldighedstid på 15 år, indtil den pågældende er fyldt 75 år. Det foreslås samtidig, at justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 73 år.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslaget til færdselslovens § 59, stk. 1 og 2), samt bemærkningerne hertil.

3.5.4. Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet ved ændring af kørekortbekendtgørelsen fastsætte, at kørekort kan udstedes med tre års gyldighedstid, hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 73 år, men ikke 74 år, og med to års gyldighedstid, hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 74 år, men ikke 75 år. Personer, hvis kørekort udløber få år forinden, de fylder 75 år, vil således kunne vælge at få fornyet kørekortet for en længere periode, end indtil de fylder 75 år, mod at de allerede på det tidspunkt indleverer en lægeattest. Alternativt kan de – uden lægeattest – få udstedt et kørekort med gyldighed, indtil de fylder 75 år.

Hvis lovforslaget vedtages, vil grænsen for, hvornår der skal ske lægelig kontrol i forbindelse med fornyelse af kørekort, samtidig administrativt blive ændret, således at kontrol skal ske, hvis kørekortet udløber efter, at den pågældende er fyldt 75 år.

For så vidt angår udstedelse af kørekort efter ansøgeren er fyldt 75 år, vil det – hvis lovforslaget vedtages – blive administrativt fastsat, at kørekort kan udstedes med to års gyldighed fra det 74. år til det 80. år. Herefter udstedes kørekort (som i dag) med et års gyldighed.

Det bemærkes, at den nuværende adgang til at udstede kørekort med en kortere gyldighedsperiode som følge af ansøgerens helbredsmæssige forhold ikke foreslås ændret.

3.5.5. I lyset af forslaget om, at kørekort fremover skal kunne udstedes med en gyldighedstid på 15 år, indtil den pågældende er fyldt 75 år, foreslås det endvidere, at færdselslovens § 124, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4, som indeholder særlige regler om priser for kørekort til personer, der er fyldt 70 år, ændres tilsvarende, således at aldersgrænsen i disse bestemmelser også hæves til 75 år. Der henvises om de gældende bestemmelser til pkt. 3.1.5 ovenfor.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 9 (forslaget til færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4), samt bemærkningerne hertil.

3.5.6. Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet sammen med Sundhedsstyrelsen tage initiativ til at gennemføre de foranstaltninger, som er omtalt ovenfor under pkt. 3.4.3. Justitsministeriet vil således i samarbejde med Sundhedsstyrelsen tage initiativ til at ændre Sundhedsstyrelsens vejledning om vurdering af helbreds krav til førere af motorkøretøjer med henblik på gennemførelse af arbejdsgruppens anbefalinger. Justitsministeriet vil endvidere tage kontakt til Rådet for Sikker Trafik med henblik på at drøfte oplysningsvirksomhed vedrørende særlige forhold af betydning for ældre bilister.

Den skærpede indberetningspligt for læger, som arbejdsgruppen har overvejet, og som er omtalt ovenfor under pkt. 3.4.2, foreslås derimod – under henvisning til de anførte ulemper – ikke gennemført.

#### *4. Kontrollerende køreprøve i forbindelse med generhvervelse af førerretten*

##### *4.1. Gældende ret*

4.1.1. Det er i færdselslovens § 56, stk. 1, fastsat, at motorkøretøj og stor knallert kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort. Kørekort kan ifølge § 56, stk. 2, udstedes til en person, der er fyldt 18 år, er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt af den fornødne åndelige og legemlige førerlighed, og ved en prøve godtgør at have tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt til færdselsreglerne.

Det følger endvidere af § 56, stk. 4, at har en ansøger ikke tidligere haft kørekort til et motordrevet køretøj af samme art, skal den pågældende have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt

kørelærer. Der er i kørekortbekendtgørelsens kapitel 3 fastsat nærmere regler for køreundervisningen og dens varighed.

4.1.2. Efter færdselslovens § 126, stk. 1, vil en række overtrædelser af færdselsloven indebære, at den pågældende frakendes førerretten ubetinget.

Efter færdselslovens § 128, stk. 1, sker ubetinget frakendelse af førerretten som udgangspunkt for et tidsrum af mellem seks måneder og ti år.

4.1.3. Det er i færdselslovens § 60, stk. 2, 1. pkt., fastsat, at har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en kontrollerende køreprøve består.

Ifølge færdselslovens § 60, stk. 2, 2. pkt., kan førerretten efter ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, kun generhverves, hvis domfældte har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve.

Ifølge § 60, stk. 2, 5. pkt., skal der dog ikke aflægges kontrollerende køreprøve, hvis den pågældende har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, og køreprøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort.

Tilsvarende bestemmelser er fastsat i § 111 i kørekortbekendtgørelsen. Herudover fremgår det af kørekortbekendtgørelsens § 111, stk. 2, at hvis førerretten er frakendt ubetinget inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret, jf. færdselslovens § 60 a, stk. 3, skal særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, før førerretten kan generhverves. Bestemmelsen indeholder endvidere de tidsmæssige betingelser for opfyldelse af kravene til generhvervelse af førerretten.

Kravet om kontrollerende køreprøve blev indført ved lov nr. 261 af 9. juni 1971 om ændring af færdselsloven (Erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m.v.), og bestemmelsen har hidtil ud fra en sproglig forståelse af ordet »førerretten« været fortolket således, at en person, der har fået frakendt førerretten ubetinget, altid skal *generhverve* førerretten ved at bestå en kontrollerende køreprøve til en allerede erhvervet køretøjskategori, før den pågældende kan *erhverve* førerret til en ny kategori.

Det er således efter praksis en betingelse for på ny at opnå førerret efter en ubetinget frakendelse, at man efter frakendelsestidens udløb generhverver selve førerretten ved at bestå en kontrollerende køreprøve til den kategori (eller de kategorier), som man havde kørekort til før frakendelsen af førerretten. Først når førerretten er generhvervet, kan denne udvides til at omfatte nye køretøjskategorier.

Dette indebærer, at en person, der f.eks. har førerret til motorcykel, men som får frakendt førerretten ubetinget, skal generhverve førerretten til motorcykel, før vedkommende kan erhverve førerret til en anden kategori, som f.eks. almindelig personbil.

#### 4.2. Lovforslagets udformning

4.2.1. Rigspolitiet har overfor Justitsministeriet påpeget, at den nuværende fortolkning af færdselslovens § 60, stk. 2, 1. og 2. pkt., kan give anledning til uhensigtsmæssigheder i de situationer, hvor en person kommer til skade, og derfor ikke har fysisk mulighed for at generhverve førerretten til den – eller de – køretøjskategori(er), som vedkommende var indehaver af på frakendelsestidspunktet, eller af andre årsager ikke længere ønsker at være indehaver af førerret til den pågældende køretøjskategori.

Det kan i praksis dreje sig om en person, der kun har kørekort til motorcykel, som får frakendt førerretten

ubetinget, og som efterfølgende på grund af handicap eller lignende ikke længere er i stand til at føre motorcykel.

4.2.2. Justitsministeriet finder, at det bør være muligt for personer, som har fået frakendt førerretten ubetinget, på ny at få mulighed for at føre motorkøretøj, når frakendelsesperioden er udløbet, uanset at vedkommende ikke længere har fysisk mulighed for at generhverve førerretten til den – eller de – kategori(er), som vedkommende var indehaver af kørekort til på frakendelsestidspunktet.

Justitsministeriet foreslår derfor, at færdselslovens § 60, stk. 2, ændres således, at politiet i særlige tilfælde kan beslutte, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve. Herefter vil førerretten efter frakendelsestidens udløb kunne generhverves, såfremt en kontrollerende køreprøve består, eller kørekort erhverves efter de almindelige regler herom i færdselslovens § 56.

Justitsministeriet finder, at politiet – i de tilfælde, hvor frakendelsen af førerretten er begrundet i vedkommendes kørsel med et køretøj i en bestemt kategori – fortsat skal have mulighed for at stille krav om, at den kontrollerende køreprøve aflægges efter de regler, der gælder for køreprøven til denne kategori, jf. kørekortbekendtgørelsens § 69, stk. 1. Derfor foreslås det, at beslutningen om, hvorvidt generhvervelse af førerretten konkret kan ske på baggrund af erhvervelse af kørekort efter § 56, træffes af politiet.

Det forudsættes, at tilladelse til ikke at generhverve førerretten ved aflæggelse af en kontrollerende køreprøve, men derimod at opnå førerret på ny ved at erhverve kørekort efter § 56, alene vil blive givet rent undtagelsesvis i de tilfælde, hvor ansøgeren har et konkret behov herfor.

Det bemærkes i den forbindelse, at der efter Justitsministeriets opfattelse ikke vil være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder forbundet med sådanne ændringer af færdselslovens § 60, stk. 2, idet ændringerne indebærer, at en person, der efter frakendelsestidens udløb på ny vil benytte sin førerret, altid vil skulle aflægge enten en kontrollerende køreprøve (ligesom i dag) eller en køreprøve som afslutning på et nyt uddannelsesforløb i forbindelse med erhvervelse af førerret efter færdselslovens § 56.

Såfremt lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet foretage de relevante konsekvensændringer i de administrative forskrifter, herunder kørekortbekendtgørelsen, som fastsætter nærmere retningslinjer for generhvervelse af førerretten efter ubetinget frakendelse.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 60, stk. 2, 6. pkt.), samt bemærkningerne hertil.

4.2.3. § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkolås-ordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) ophæver færdselslovens §§ 60 og 60 a og erstatter disse bestemmelser med færdselslovens §§ 60-60 e om alkolåsordningen.

Bestemmelsen i § 1, nr. 2, blev ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.) ophævet i forbindelse med en nyaffattelse af færdselslovens §§ 60-60 e. Disse regler er endnu ikke sat i kraft.

Det er på denne baggrund – af lovtekniske årsager – nødvendigt at foretage ændring i § 60 a, som affattet ved § 1, nr. 11, i lov nr. 457 af 14. maj 2014. Den foreslåede ændring vedrører alene muligheden for at generhverve førerretten på baggrund af erhvervelse af kørekort efter færdselslovens § 56, og ændringen har ingen betydning for indholdet af alkolåsordningen. Af lovtekniske årsager sker denne ændring ved, at § 1, nr. 11, i lov nr. 457 af 14. maj 2014 ophæves, og at bestemmelsens indhold nyaffattes i lovforslagets § 1, nr. 3.

Der henvises til pkt. 4.2.1 og 4.2.2 ovenfor samt til lovforslagets § 1, nr. 3, samt § 2 og bemærkningerne hertil.

## *5. Konsekvensændringer som følge af ny takografforordning*

### *5.1. Gældende ret*

*5.1.1.* Færdselsloven indeholder en række henvisninger til Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster og lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

Det gælder bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (køre- og hviletidsforordningen), der fastsætter nærmere regler om køretider, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej. Det gælder desuden Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen), som indeholder regler om brug af kontrolapparater i køretøjer, som er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til transport omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Det fremgår af færdselslovens § 86 a, stk. 1, at justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport. Det fremgår af færdselslovens § 86 a, stk. 4, at justitsministeren i forbindelse med fastsættelsen af nærmere regler om værksteders og installatørers adgang til at blive autoriseret til at installere og reparere kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger eller direktiver, der er nævnt i stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af stk. 1, kan fastsætte vilkår om, at værkstedet eller installatøren underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, privat organisation el.lign., jf. stk. 3. Det er i færdselslovens § 86 a, stk. 5, fastsat, at politiet til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med bestemmelser fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om køre- og hviletid inden for vejtransport og bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1 og 2.

Endvidere indeholder færdselsloven udtrykkelige henvisninger til kontrolapparatforordningen i færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 5, om tilbageholdelse af køretøjer, og i § 134, stk. 5, 2. pkt., om dansk straffemyndighed over overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

Desuden er en række begreber, der hidrører fra kontrolapparatforordningen, så som »kontrolapparat«, »fartskriver«, »fartskriverskort«, anvendt i en række af færdselslovens bestemmelser.

Endelig er det i færdselslovens § 134, stk. 5, fastsat, at handlinger omfattet af artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport m.v. (køre- og hviletidsforordningen) hører under dansk straffemyndighed, uanset om betingelserne i straffelovens §§ 6-9 er opfyldt. Det samme gælder overtrædelser af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen) og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) under de omstændigheder, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen.

*5.1.2.* Europa-Parlamentet og Rådet har med forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om

takografer inden for vejtransport (takografforordningen) vedtaget en forordning, der skal afløse den kontrolapparatforordning fra 1985, som er omtalt ovenfor under pkt. 5.1.1. Baggrunden herfor er bl.a., at der gennem årene er vedtaget en række betydelige ændringer af kontrolapparatforordningen særligt med henblik på at ajourføre de tekniske krav i forhold til de tekniske udviklinger. Det har ført til et behov for at forenkle og omstrukturere de væsentligste bestemmelser.

Det følger af takografforordningen, at denne trinvis afløser den nugældende kontrolapparatforordning. Takografforordningen har som udgangspunkt virkning fra den 2. marts 2016, jf. forordningens artikel 48. Enkelte bestemmelser vil imidlertid finde anvendelse med virkning fra den 2. marts 2015. Disse bestemmelser vedrører autorisation af installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter i artikel 24, anvendelsen af førerkort og diagramark i artikel 34, og en ændring af køre- og hviletidsforordningen i artikel 45. Det følger af takografforordningens artikel 48, jf. artikel 47, at kontrolapparatforordningen ophæves til fulde med virkning fra den 2. marts 2016.

## *5.2. Lovforslagets udformning*

5.2.1. Vedtagelsen af takografforordningen, jf. ovenfor under pkt. 5.1.2, nødvendiggør justeringer i de af færdselslovens bestemmelser, der indeholder en udtrykkelig henvisning til kontrolapparatforordningen. Henset til den gradvise overgang fra anvendelse af bestemmelser i kontrolapparatforordningen til anvendelse af bestemmelser i takografforordningen foreslår Justitsministeriet med lovforslaget, at færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 5, og § 134, stk. 5, 2. pkt., ændres to gange, således at bestemmelserne i perioden fra den 2. marts 2015 til den 2. marts 2016 indeholder en henvisning til begge forordninger, mens reglerne fra den 2. marts 2016 ikke vil henvise til andre forordninger end takografforordningen, jf. lovforslaget § 1, nr. 7, 8, 14 og 15 (forslag til ændring af færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 5, og § 134, stk. 5, 2. pkt.), og § 3, stk. 2 og 4, samt bemærkningerne hertil.

5.2.2. Køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen er vedtaget under henvisning til henholdsvis Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab. Takografforordningen er vedtaget under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Justitsministeriet foreslår derfor, at færdselslovens § 86 a, stk. 1 og 5, der indeholder generelle henvisninger til Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver ændres til også at omfatte en henvisning til den Europæiske Unions retsakter.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 4 og 5 (forslag til ændring af færdselslovens § 86 a, stk. 1 og 5), og bemærkningerne hertil.

5.2.3. Med vedtagelsen af takografforordningen er der tillige sket visse begrebsmæssige justeringer. Eksempelvis anvendes udtrykket »takograf« eller »kontrolapparat« nu for udstyr, der er bestemt til installation i køretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere, udskrive, lagre og udlæse de nærmere oplysninger om sådanne køretøjers kørsel, herunder hastigheden. Takograf bruges gennemgående i forordningens bestemmelser. Endvidere anvendes nu begrebet »takografkort« i stedet for »fartskriverkort«. Uanset at takografforordningen først fuldt ud finder anvendelse fra den 2. marts 2016, foreslås betegnelsen »takograf« allerede nu indført, idet der ikke med den ændrede terminologi i forordningen er tilsigtet en indholdsmæssig ændring.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund, at der foretages konsekvensændringer i færdselsloven, f.eks. således at »kontrolapparatet« og »den digitale fartskriver« ændres til »takografen«, og »fartskriverkort« til »takografkort«, jf. henholdsvis færdselslovens § 86 a, stk. 4, om hjemmel til, at justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om værksteders og installatørers adgang til at opnå autorisation til at installere og reparere kontrolapparatet, samt § 118, stk. 8, om bødestraf, § 124 f, om prisen for udstedelse

af fartskriverkort, § 125, stk. 1, nr. 7, om betinget frakendelse og § 126, stk. 1, nr. 7, om ubetinget frakendelse.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 5, 6, 10, 11 og 12 (forslag til ændring af færdselslovens § 86 a, stk. 4, § 118, stk. 8, 3. pkt., § 124 f, stk. 1, § 125, stk. 1, nr. 7, og § 126, stk. 1, nr. 4), og bemærkningerne hertil.

5.2.4. Den nye takografforordning udvider med artikel 24, stk. 1, den eksisterende autorisationsordning til udover installatører og værksteder at omfatte køretøjsfabrikanter. På den baggrund foreslås en ændring af færdselslovens § 86 a, stk. 4, således at køretøjsfabrikanter på lige fod med installatører og værksteder skal autoriseres. Desuden præciseres det, at autorisationen ligeledes angår adgangen til at kontrollere takografen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 5 (forslag til færdselslovens § 86 a, stk. 4), og bemærkningerne hertil.

5.2.5. Justitsministeriet foreslår endelig, at det i færdselslovens § 134, stk. 5, 1. pkt., om dansk straffe-myndighed over overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen præciseres, at også senere ændringer af køre- og hviletidsforordningen er omfattet.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 15 (færdselslovens § 134, stk. 5, 1. pkt.), og bemærkningerne hertil.

## *6. Justering af reglerne om konfiskation af motordrevet køretøj*

### *6.1. Gældende ret*

6.1.1. Færdselslovens § 133 a indeholder regler om, at der kan ske konfiskation (fakultativ konfiskation) og i visse tilfælde skal ske konfiskation (obligatorisk konfiskation) af et motordrevet køretøj, som er anvendt ved overtrædelser af en række nærmere angivne regler i færdselsloven, eller et motorkøretøj, som ejes af den person, som har foretaget overtrædelser, selvom køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelser.

6.1.2. Der er i færdselslovens § 125 og § 126 nærmere fastsat, hvornår en fører af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal betinget (§ 125) eller ubetinget (§ 126) frakendes førerretten. § 125, stk. 1, nr. 8-9, indeholder således nærmere regler om, hvornår en person kan få førerretten betinget frakendt som følge af overtrædelser af reglerne om spiritus- eller narkokørsel, og § 126, stk. 1, nr. 1, 2, 7 og 8, indeholder nærmere regler om, hvornår en person, der har gjort sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel, kan frakendes førerretten ubetinget.

Der skal herefter ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 0,60 mg pr. liter luft, jf. § 126, stk. 1, nr. 1, eller har gjort sig skyldig i overtrædelser af § 54, stk. 1, 1. pkt., og § 54, stk. 2, om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. Der skal endvidere ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af bl.a. § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft) eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, i strid med anvisning i lovlig recept, eller under påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler, mv., som gør, at vedkommende er ude af stand til at tage vare på køretøjet på fuldt betryggende måde, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, 2. pkt., og § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), jf. § 126, stk. 1, nr. 7. Desuden skal der ske

ubetinget frakendelse, hvis den pågældende tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden, jf. § 126, stk. 1, nr. 8.

Der skal ifølge § 125, stk. 1, nr. 8, ske betinget frakendelse af førerretten, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft. Der skal endvidere ske betinget frakendelse, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, 2. pkt., eller § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2, jf. § 125, stk. 1, nr. 9.

6.1.3. Ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.) blev der for det første indsat en ny bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 2, hvorefter konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft.

For det andet blev den dagældende bestemmelse i § 133 a, stk. 3 (nu stk. 4), ændret. Det fulgte tidligere af bestemmelsen, at der skal ske obligatorisk konfiskation, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører (ubetinget) frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft), eller færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. § 54, stk. 1, 1. pkt., og § 54, stk. 2), og den pågældendes førerret på gerningstidspunktet (fortsat) var frakendt *ubetinget* for en sådan spiritus- eller narkokørsel begået inden for de seneste 3 år før det nye forhold. Ved lovændringen blev det fastsat, at det fremover er tilstrækkeligt for, at der skal ske konfiskation, at den pågældende tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer mv., der har medført betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2.

For det tredje blev der indsat en ny bestemmelse i § 133 a, stk. 5, hvorefter konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører (ubetinget) frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende tidligere inden for de seneste 5 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel mv., der har medført ubetinget frakendelse.

Det er en forudsætning for obligatorisk konfiskation efter § 133 a, stk. 4 og stk. 5, at det første forhold har givet anledning til en afgørelse (dom eller udenretlig vedtagelse) om henholdsvis betinget (§ 133 a, stk. 4) eller ubetinget (§ 133, stk. 5) frakendelse, inden det andet forhold begås.

Det er efter § 133 a, stk. 4 og 5, underordnet, om der er tale om to tilfælde af spirituskørsel, to tilfælde af narkokørsel eller en af hver af de pågældende overtrædelser, idet overtrædelserne fortsat har indbyrdes gentagelsesvirkning.

6.1.4. Efter færdselslovens § 133 a, stk. 1, kan der desuden ske konfiskation ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven (fakultativ konfiskation).

## 6.2. Lovforslagets udformning

6.2.1. Justitsministeriet er blevet opmærksom på, at der i de tilfælde, hvor en person frakendes førerretten

i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, hvorefter føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget skal frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af bl.a. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft) eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. færdselslovens § 54, stk. 1, 2. pkt., og § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), ikke eksisterer en bestemmelse, der hjemler obligatorisk konfiskation, såfremt den pågældende på ny inden for en periode på 5 år gør sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel mv., der medfører ubetinget frakendelse. Det samme gør sig gældende, hvis den pågældende er frakendt førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, og *et* af de forhold, der er til samtidig bedømmelse omfatter spiritus- eller narkokørsel.

Hvis de forhold, der samlet set efter § 126, stk. 1, nr. 7, har medført ubetinget frakendelse, i stedet havde været påkendt hver for sig, havde overtrædelsen af det enkelte forhold vedrørende spiritus- eller narkokørsel isoleret set medført en betinget frakendelse, jf. § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9. Hvis den pågældende herefter på ny, inden for en periode på 3 år, gjorde sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel mv., der ville medføre ubetinget frakendelse, ville der i medfør af § 133 a. stk. 4, skulle ske konfiskation.

Justitsministeriet er desuden blevet opmærksom på, at der heller ikke i tilfælde, hvor en person frakendes førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 8, hvorefter føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget skal frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden, ikke eksisterer en bestemmelse, der hjemler obligatorisk konfiskation, såfremt et af de pådømte forhold vedrører spiritus- eller narkokørsel omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, og den pågældende på ny inden for en periode på 3 år gør sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel mv., der medfører ubetinget frakendelse.

Det vil således i tilfælde, hvor de tidligere forhold har medført ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7 eller 8, alene kunne komme på tale at konfiskere spiritus- eller narkobilistens køretøj efter § 133 a, stk. 1, om fakultativ konfiskation, jf. pkt. 6.1.3 ovenfor.

Justitsministeriet finder, at denne retstilstand ikke er hensigtsmæssig, herunder idet den ikke stemmer overens med regeringens strategi mod spiritus- og narkobilisme, der skal skærpe politiets fokus på personer, der bliver ved med at køre spiritus- eller narkopåvirket, ligesom den ikke synes at være i overensstemmelse med forudsætningerne bag lovændringerne fra maj 2014, jf. orienterende pkt. 6.1.3.

6.2.2. Justitsministeriet foreslår på den baggrund at justere færdselslovens § 133, stk. 4, nr. 2, hvorefter konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører (ubetinget) frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i flere forhold, hvoraf *et* vil kunne henføres under § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft) eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, i strid med anvisning i lovlig recept, eller under påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler, mv., som gør, at vedkommende er ude af stand til at tage vare på køretøjet på fuldt betryggende måde, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, 2. pkt., og § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), som isoleret set alene ville kunne udløse en betinget frakendelse af førerretten, men som her sammen med andre forhold er indgået ved afgørelsen om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7, eller er begået i prøvetiden og derfor har udløst ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 8.

6.2.3. Med lovforslaget foreslås endvidere at ændre færdselslovens § 133 a, stk. 5, hvorefter konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører (ubetinget) frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende tidligere inden for de seneste 5 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spiritus- eller narkokørsel mv., der har medført ubetinget frakendelse. Det foreslås således nærmere, at der endvidere skal ske konfiskation, hvis den pågældende tidligere inden for de seneste 5 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i flere forhold, der vil kunne henføres under § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, men som har medført ubetinget frakendelse, jf. § 126, stk. 1, nr. 7, fordi de var til samtidig pådømmelse.

6.2.4. Det vil efter forslaget fortsat være en forudsætning for obligatorisk konfiskation efter de foreslåede ændrede bestemmelser, at det eller de første forhold har givet anledning til en afgørelse, inden det andet forhold begås.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 13 og 14 (forslag til ændring af færdselslovens § 133 a, stk. 4, nr. 2, og stk. 5, nr. 2), og bemærkningerne hertil.

### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Forslaget om at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort kan udstedes med almindelig gyldighedsperiode, og den deraf følgende ændring af aldersgrænsen for, hvornår der skal fremvises lægeattest i forbindelse med kørekortfornyelse, forventes på længere sigt at indebære et vist fald i antallet af ansøgninger om kørekortfornyelse til kommunerne og sager, som sendes videre til politiet og derfra videre til Sundhedsstyrelsen, idet der går længere tid, før ansøgeren skal indlevere en lægeattest i forbindelse med ansøgningen om fornyelse. Samtidig må det forventes, at de initiativer med hensyn til at øge læger og øvrige fagpersoners opmærksomhed på begrebet »lægeligt kørselsforbud« samt indberetningspligten efter autorisationslovens § 44, jf. lovforslagets pkt. 3.4.3 og 3.5.6, som foreslås gennemført, hvis lovforslaget vedtages, vil indebære en stigning i antallet af sager, der på denne baggrund forelægges politiet og Sundhedsstyrelsen med henblik på en vurdering af, om de helbredsmæssige betingelser for at føre motor-køretøj fortsat er opfyldt. Det må antages, at lovforslaget samlet set vil indebære mindre administrative lettelser og en reduktion i udgifter for de involverede myndigheder af mindre betydning.

Endvidere forventes forslaget om at ændre betalingsbestemmelserne i færdselslovens § 124, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4, at medføre en mindre indtægtsstigning for det offentlige.

Herudover forventes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

### *8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.*

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser af betydning for erhvervslivet.

### *9. Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget om at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort kan udstedes med almindelig gyldighedsperiode, og den deraf følgende ændring af aldersgrænsen for, hvornår der skal fremvises lægeattest i forbindelse med kørekortfornyelse, vil indebære, at de berørte borgere først skal ansøge om fornyelse af kørekort samt indhente lægeattest på et senere tidspunkt end i dag.

Herudover forventes lovforslaget ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

### *10. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

## *11. Forholdet til EU-retten*

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 86 a, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, gennemfører artikel 24 i Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (takografforordningen), der pålægger medlemsstaterne at fastlægge en klar national procedure, der skal sikre, at installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter er kompetente og pålidelige. Desuden foretages der konsekvensændringer i færdselsloven som følge af vedtagelsen af takografforordningen.

Lovforslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.

## *12. Hørte myndigheder og organisationer mv.*

Et udkast til forslag til de bestemmelser om kørekorts gyldighedstid, praktisk prøve i forbindelse med generhvervelse af førerret og takografforordningen, som findes i lovforslagets § 1, nr. 1-12 og 15-17, og § 2 har i perioden fra den 9. oktober 2014 til den 7. november 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, KL, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Ældre Sagen.

Et udkast til den bestemmelse om konfiskation af motordrevne køretøjer, som findes i lovforslagets § 1, nr. 14, har i perioden fra den 29. oktober 2014 til den 27. november 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Alkoholpolitisk Landsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Transport, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Advokatrådet, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Cyklistforbundet, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, DTU Transport, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Frie, Kørelærere, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club, Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved

Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Ældre Sagen.

Et udkast til den bestemmelse om konfiskation af motordrevne køretøjer, som findes i lovforslagets § 1, nr. 13, har ikke været sendt i høring.

### 13. Sammenfattende skema

|                                                            | Positive konsekvenser/<br>mindreudgifter                                                                                                                       | Negative konsekvenser/<br>merudgifter |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Mindreudgifter af mindre betydning for kommunerne og staten i forbindelse med færre ansøgninger om fornyelse af kørekort                                       | Ingen                                 |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Administrative lettelser af mindre betydning for kommunerne og staten i forbindelse med færre ansøgninger om fornyelse af kørekort                             | Ingen                                 |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                  | Ingen                                                                                                                                                          | Ingen af betydning                    |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet              | Ingen af betydning                                                                                                                                             | Ingen af betydning                    |
| Miljømæssige konsekvenser                                  | Ingen                                                                                                                                                          | Ingen                                 |
| Administrative konsekvenser for borgerne                   | Der vil gå længere tid, inden borgerne skal ansøge om fornyelse af kørekort                                                                                    | Ingen                                 |
| Forholdet til EU-retten                                    | Lovforslagets § 1, nr. 4, gennemfører artikel 24 i forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (takografforordningen) |                                       |

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det foreslås ved nyaffattelsen af § 59, *stk. 1*, at hæve aldersgrænsen for, hvornår kørekort kan udstedes med en almindelig gyldighedsperiode på 15 år, og fra hvilken alder kørekort kun kan udstedes med en forkortet gyldighedsperiode, fra 70 til 75 år.

Hvis lovforslaget vedtages, vil aldersgrænsen for, hvornår kørekortindehavere skal gennemgå et obligatorisk lægetjek i forbindelse med ansøgning om fornyelse af kørekortet, blive hævet, således at lægeattest skal indleveres, hvis kørekortet udløber efter, at den pågældende er fyldt 75 år.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1-3.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede ændring af § 59, *stk. 1*, indebærer ikke, at der i øvrigt ændres ved, at kørekort til knallert,

motorcykel, almindelig bil og almindelig bil med påhængskøretøj som udgangspunkt udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil ansøgeren når en bestemt alder (som efter de gældende regler er 70 år).

Det foreslås af lovtekniske årsager, at den gældende bestemmelse i § 59, stk. 1, 3. pkt., om, at justitsministeren kan fastsætte en kortere gyldighedstid (end 15 år) for kørekort til motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, visse motorcykler, motorkøretøj, der benyttes til buskørsel, godstransport, transport af farligt gods eller til kørsel med personer eller gods i international trafik, jf. § 57, stk. 2, flyttes til § 59, *stk. 2, 1. pkt.* Forslaget medfører ikke indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen. Bemyndigelsen er i dag udnyttet i kørekortbekendtgørelsens § 81, hvorefter kørekort til lastbil, bus og erhvervsmæssig personbefordring som udgangspunkt udstedes med en gyldighedstid på 5 år.

Det foreslås med bestemmelsen i § 59, *stk. 2, 2. pkt.*, at justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 73 år.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 59, stk. 2, 2. pkt., skal ses i lyset af den foreslåede ændring af færdselslovens § 59, stk. 1, som er nævnt ovenfor.

Hvis lovforslaget vedtages, vil grænsen for, hvornår der skal ske lægelig kontrol i forbindelse med fornyelse af kørekort, administrativt blive ændret, således at kontrol skal ske, hvis kørekortet udløber efter, at den pågældende er fyldt 75 år.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet samtidig i kørekortbekendtgørelsen administrativt fastsætte, at kørekort kan udstedes med 3 års gyldighedstid, hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 73 år, men ikke 74 år, og med 2 års gyldighedstid, hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 74 år, men ikke 75 år. Personer, hvis kørekort udløber få år forinden, de bliver 75, vil således kunne vælge at få fornyet kørekortet for en længere periode, end indtil de fylder 75 år, mod at de allerede på det tidspunkt indleverer en lægeattest. Alternativt kan de – uden lægeattest – få udstedt et kørekort med gyldighed, indtil de fylder 75 år.

For så vidt angår udstedelse af kørekort efter ansøgeren er fyldt 75 år, vil det – hvis lovforslaget vedtages – blive administrativt fastsat, at kørekort kan udstedes med 2 års gyldighed fra det 74. år til det 80. år. Herefter udstedes kørekort (som i dag) med 1 års gyldighed.

Der foreslås ingen ændringer i § 59, stk. 2, 2. pkt., som med lovforslaget bliver til § 59, *stk. 2, 3. pkt.*, hvorefter justitsministeren kan bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i kortere tidsrum end fastsat i stk. 1. Bemyndigelsen er i dag anvendt i kørekortbekendtgørelsens § 83, hvorefter et kørekort kan udstedes med en kortere gyldighedstid, hvis de helbredsmæssige forhold mv. taler derfor.

For så vidt angår kørekort til traktor (motorredskab) vil de foreslåede ændringer af § 59, stk. 1 og 2, finde tilsvarende anvendelse, jf. henvisningen hertil i færdselslovens § 62, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.5.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 2*

Det foreslås, at i de tilfælde, hvor førerretten har været frakendt ubetinget, vil retten til at føre motorkøretøj efter frakendelsestidens udløb, ud over det nuværende krav om generhvervelse ved beståelse af en kontrollerende køreprøve, i særlige tilfælde tillige kunne erhverves på ny, hvis politiet beslutter, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for kravet om aflæggelse af en kontrollerende køreprøve. Denne mulighed for at lade erhvervelse af kørekort efter § 56 træde i stedet for en kontrollerende

køreprøve forudsættes alene anvendt rent undtagelsesvist, f.eks. i tilfælde af, at en person, der kun har kørekort til motorcykel, og som får frakendt førerretten ubetinget, efterfølgende på grund af forandringer i vedkommendes helbred ikke længere er i stand til at føre motorcykel.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2.1-4.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 3*

§ 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkolås-ordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) ophæver færdselslovens §§ 60 og 60 a og erstatter disse bestemmelser med færdselslovens §§ 60-60 e, som bl.a. gennemfører alkolåsordningen.

Bestemmelsen i § 1, nr. 2, blev ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.) ophævet i forbindelse med en nyaffattelse af færdselslovens §§ 60-60 e. Af lovtekniske grunde foreslås det med denne lov at ophæve disse regler, som endnu ikke er sat i kraft, og erstatte dem med en nyaffattelse af færdselslovens §§ 60-60 e.

I forbindelse med nyaffattelsen foreslås det at indsætte et nyt § 60 a, stk. 10, med et indhold som svarer til den ændring, der foretages af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 60, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil. Forslaget til § 60 a, stk. 10, sikrer, at indholdet af § 60, stk. 2, fortsat vil være gældende, når de nye bestemmelser i §§ 60-60 e, som viderefører bestemmelserne om alkolåsordningen, sættes i kraft. Dette forventes at ske omkring den 1. januar 2015.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 4*

Det foreslås at indsætte en henvisning til Den Europæiske Unions relevante retsakter, idet takografforordningen er vedtaget under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde.

Der henvises til pkt. 5.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 5*

Køretøjer omfattet af køre- og hviletidsreglerne, der tages i brug for første gang fra og med den 1. maj 2006, skal være forsynet med en digital takograf. Gennemførelsen af ordningen med den digitale takograf nødvendiggjorde udstedelsen af en række bekendtgørelser om bl.a. udstedelse af fartskriverkort, autorisation af værksteder og en ny bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransport. Der blev på den baggrund ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.) gennemført en række ændringer i færdselsloven § 86 a, herunder indførelsen af et nyt stk. 4, således at justitsministeren bemyndigedes til at udstede det tilstrækkelige regelgrundlag.

Således følger det af færdselslovens § 86 a, stk. 4, at justitsministeren i forbindelse med fastsættelsen af nærmere regler om værksteders og installatørers adgang til at blive autoriseret til at installere og reparere kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger eller direktiver, der er nævnt i stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af stk. 1, kan fastsætte vilkår om, at værkstedet eller installatøren underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, privat organisation eller lignende, jf. stk. 3. Det følger tillige af stk. 4, at der kan fastsættes vilkår om, at værkstedet eller installatøren underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, private organisationer eller lignende, jf. færdselslovens § 86 a, stk. 3. Det bemærkes, at der vil være visse omkostninger forbundet med disse tilsyn, som er en forudsætning for at

opnå eller forny en autorisation. Værkstedets betaling for udførelsen af tilsyn forudsættes at ske direkte til det af de godkendte tilsynsorganer, som værkstedet måtte vælge.

Med nyaffattelsen foreslås bestemmelsen i færdselslovens § 86 a, stk. 4, tilpasset i lyset af terminologien i takografforordningen, og autorisationsordningen udvides. Således ændres »kontrolapparatet« til »takografen«. Samtidig justeres bestemmelsen, således at også køretøjsfabrikanter kan opnå autorisation.

Det fremgår af takografforordningens artikel 22, at installering og reparationer af takografer kun må foretages af installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, som er autoriseret hertil af medlemsstaternes kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 24. Det fremgår endvidere af artikel 23, stk. 1, at takografer underkastes regelmæssig kontrol af autoriserede værksteder. Den foreslåede bestemmelse forudsættes anvendt til administrativt at fastsætte nærmere regler om autorisation til at installere, kontrollere og reparere takografer i overensstemmelse med takografforordningens artikel 22-24.

Der henvises til pkt. 5.2.3 og 5.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 6*

Det foreslås, at færdselslovens § 118, stk. 8, i lyset af terminologien i takografforordningen ændres, således at »kontrolapparat« ændres til »takograf«, og »fartskriverskort« ændres til »takografkort«. Uanset at takografforordningen først finder anvendelse til fulde fra den 2. marts 2016, indføres den ændrede terminologi allerede nu, idet der ikke med den ændrede terminologi i forordningen er tilsigtet en indholdsmæssig ændring.

Der henvises til pkt. 5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 7 og 8*

I lyset af den gradvise overgang fra anvendelse af bestemmelser i kontrolapparatforordningen til anvendelse af bestemmelser i takografforordningen, jf. under pkt. 5.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, foreslås det, at færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 5, og § 134, stk. 5, 2. pkt., der indeholder en udtrykkelig henvisning til kontrolapparatforordningen ændres to gange, således at bestemmelserne i perioden fra den 2. marts 2015 til den 2. marts 2016 indeholder en henvisning til begge forordninger, mens de fra den 2. marts 2016 ikke vil henvise til andre forordninger end takografforordningen, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, 7, 15 og 16, og ikrafttrædelsesbestemmelserne i § 3, stk. 2 og 4, samt bemærkningerne hertil.

#### *Til nr. 9*

De foreslåede ændringer af betalingsbestemmelserne i færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4, er en konsekvens af den foreslåede ændring af færdselslovens § 59, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 1.

De foreslåede ændringer indebærer nærmere, at aldersgrænsen for, hvornår ansøgeren skal betale et reduceret beløb for udstedelse af kørekort, hæves fra 70 år til 75 år, ligesom aldersgrænsen for, hvornår ansøgeren skal betale et reduceret beløb for fornyelse af kørekort med reduceret gyldighedstid som følge af helbredsmæssige forhold, hæves tilsvarende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.5.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 10*

Der foreslås med ændringerne i færdselslovens § 124 f, stk. 1, en tilpasning til terminologien i takograf-

forordningen, således at »den digitale fartskriver« ændres til »takografen«, og »fartskriverkort« ændres til »takografkort«.

Der henvises til pkt. 5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 11 og 12*

Det foreslås, at færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, og § 126, stk. 1, nr. 7, i lyset af terminologien i takografforordningen ændres, således at »kontrolapparatet« ændres til »takografen« i § 125, stk. 1, nr. 7, og »kontrolapparat« ændres til »takograf« i § 126, stk. 1, nr. 7.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 6.

#### *Til nr. 13*

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 133 a, stk. 4, at konfiskation af et motordrevet køretøj skal være en obligatorisk følge for førere, der – ved det nye forhold – gør sig skyldige i et forhold af spirituskørsel omfattet af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft), eller kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. § 54, stk. 1, 1. pkt., og § 54, stk. 2), og hvor den pågældende – ved tidligere forhold – inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i flere forhold, hvoraf *et* vil kunne henføres under § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel over 0,25 mg pr. liter luft og under 0,60 mg pr. liter luft), eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. færdselslovens § 54, stk. 1, 2. pkt., og § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), som isoleret set alene ville kunne udløse en betinget frakendelse af førerretten, men som i den konkrete sag sammen med andre forhold har indgået ved afgørelsen om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7, eller er begået i prøvetiden og derfor har udløst ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 8.

Det er efter den foreslåede bestemmelse en forudsætning for obligatorisk konfiskation, at de første forhold, hvoraf et vedrører spiritus- eller narkokørsel – har givet anledning til en afgørelse (dom eller udenretlig vedtagelse) om ubetinget frakendelse, inden det andet forhold begås.

Der henvises i øvrigt til pkt. 6.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

#### *Til nr. 14*

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 133 a, stk. 5, at konfiskation af et motordrevet køretøj skal være en obligatorisk følge for førere, der – ved det nye forhold – gør sig skyldige i et forhold af spirituskørsel omfattet af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft), eller kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. § 54, stk. 1, 1. pkt., og § 54, stk. 2), og hvor den pågældende – ved tidligere forhold – inden for de seneste 5 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 (om spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,50 promille og under 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,25 mg pr. liter luft og under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft) eller nr. 9 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., jf. § 54, stk. 1, 2. pkt., og

§ 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder), der har medført ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7.

Det er efter den foreslåede bestemmelse – i lighed med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 4 – en forudsætning for obligatorisk konfiskation, at de første forhold har givet anledning til en afgørelse (dom eller udenretlig vedtagelse) om ubetinget frakendelse, inden det andet forhold begås.

Det er uden betydning for spørgsmålet om konfiskation efter den foreslåede bestemmelse, om der er tale om to tilfælde af spirituskørsel, to tilfælde af narkokørsel eller en af hver af de pågældende overtrædelser, idet overtrædelserne vil have indbyrdes gentagelsesvirkning. Forslaget vedrører dog alene ubetinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7, jf. § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, vedrørende spiritus- eller narkokørsel mv. Pådømmelse af flere forhold, som er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 7, men ikke vedrører spiritus- eller narkokørsel mv., kan således ikke medføre obligatorisk konfiskation efter den foreslåede bestemmelse. Der ville i sådanne situationer i stedet kunne ske konfiskation i medfør af § 133 a, stk. 1, om fakultativ konfiskation.

Der henvises i øvrigt til pkt. 6.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

#### *Til nr. 15*

Det foreslås, at færdselslovens § 134, stk. 5, 1. pkt., ændres, således at det præciseres, at også senere ændringer af køre- og hviletidsforordningen er omfattet af bestemmelsen om dansk straffemyndighed over handlinger omfattet af artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen, uanset om betingelserne i straffelovens §§ 6-9 er opfyldt.

På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse er køre- og hviletidsforordningen ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (takografforordningen).

Der henvises til pkt. 5.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til nr. 16 og 17*

Der henvises til bemærkningerne til nr. 7 og 8.

### *Til § 2*

#### *Til nr. 1*

Det foreslås, at lovens § 1, nr. 11, ophæves.

Den foreslåede ændring er en lovteknisk konsekvens af, at § 1, nr. 11, i lov nr. 457 af 14. maj 2014 endnu ikke er sat i kraft, og at indholdet af bestemmelsen foreslås ændret ved dette lovforslags § 1, nr. 3.

Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3, og i øvrigt til pkt. 4.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Baggrunden herfor er, at de uhensigtsmæssigheder, der følger af den nuværende administrative praksis for generhvervelse af førerretten i forbindelse med ubetinget frakendelse og den nuværende retstilstand for reglerne om

konfiskation af motordrevet køretøj, som ikke er i overensstemmelse med forudsætningerne bag bestemmelserne, efter Justitsministeriets opfattelse bør ændres hurtigst muligt.

I forhold til de foreslåede bestemmelser i § 133 a, stk. 4, nr. 2, og stk. 5, nr. 2, om justering af reglerne om konfiskation af motordrevet køretøj, jf. forslaget 1, nr. 13 og 14, er det afgørende for, om udvidelsen af området for obligatorisk konfiskation med den foreslåede ændring af færdselslovens § 133 a, stk. 4, nr. 2, og stk. 5, nr. 2, finder anvendelse, om det eller de nye forhold, jf. § 133 a, stk. 4, nr. 1, eller stk. 5, nr. 1, er begået efter lovens ikrafttræden. Det er derimod uden betydning, om de tidligere forhold, jf. § 133 a, stk. 4, nr. 2, eller stk. 5, nr. 2, som er afgørende for, om konfiskation af motorkøretøjet nu er en obligatorisk følge, er begået før eller efter lovens ikrafttræden.

Det foreslåede *stk. 2* indebærer, at § 1, nr. 4-7, 10-12 og 15-16 (forslag til færdselslovens § 86 a, stk. 1, 4 og 5, § 118, stk. 8, 3. pkt., § 120 a, stk. 1, nr. 5, § 124 f, stk. 1, § 125, stk. 1, nr. 7, § 126, stk. 1, nr. 4, og § 134, stk. 5, 2. pkt.), træder i kraft den 2. marts 2015, hvor de bestemmelser i takografforordningen, som ændringerne skal ses i lyset af, træder i kraft.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 1 og 9, om kørekorts gyldighedstid, træder i kraft den 1. juni 2015. Herved sikres den fornødne tid til at foretage de relevante ændringer i administrative forskrifter, som er nødvendige som følge af de foreslåede ændringer af færdselslovens bestemmelser om kørekorts gyldighed mv. Dette indebærer, at kørekort, der udløber som følge af, at ansøgeren fylder 70 år, inden den 1. juni 2015, vil skulle fornys efter de hidtil gældende regler, og ændringen har således alene betydning for kørekort, der udløber efter bestemmelsens ikrafttræden.

Det foreslåede *stk. 4* indebærer, at § 1, nr. 8 og 17 (forslag til færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 5, og § 134, stk. 5, 2. pkt.), træder i kraft den 2. marts 2016. Det skyldes, at det følger af takografforordningens artikel 48, jf. artikel 47, at kontrolapparatforordningen helt ophæves med virkning fra den 2. marts 2016, og at takografforordningen som udgangspunkt fuldt ud finder anvendelse fra denne dato.

Det foreslåede *stk. 5* indebærer, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 3 (forslag til færdselslovens §§ 60-60 e). Dette forventes at ske samtidig med indførelsen af alkoholordningen omkring den 1. januar 2015.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved lov nr. 373 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014 og senest ved § 12 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 59, stk. 1 og 2 affattes således:

»Kørekort udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 75 år.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte en kortere gyldighedstid for kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte regler om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 73 år. Justitsministeren kan endvidere bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i kortere tidsrum end fastsat i stk. 1.«

§ 59. Kørekortet udstedes med en gyldighedstid på 15 år, dog højst indtil den pågældende er fyldt 70 år. Er den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet med en gyldighedstid på 5 år. For kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 57, stk. 2, kan justitsministeren fastsætte en kortere gyldighedstid.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der udstedes til personer, der er fyldt 70 år. Justitsministeren kan endvidere bestemme, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i kortere tidsrum end fastsat i stk. 1.

#### § 60. [...]

Stk. 2. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en kontrollerende køreprøve består. Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel, kan retten kun generhverves, såfremt ansøgeren forinden har gennemført kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve. Køreprøven kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af A/T-kursus.

§ 60. Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Såfremt en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet, om den pågældende er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Stk. 2. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt

2. I § 60, stk. 2, indsættes efter 5. pkt.:

»Politiet kan i særlige tilfælde beslutte, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve.«

3. §§ 60 og 60 a ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 60. Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Hvis en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til en afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende er afhængig af brug af euforiserende stoffer eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

en kontrollerende køreprøve består. Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel, kan retten kun generhverves, såfremt ansøgeren forinden har gennemført kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve. Køreprøven kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af A/T-kursus.

*Stk. 3.* Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende undlader at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af A/T-kursus.

*Stk. 4.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om indholdet og gennemførelsen af A/T-kurserne samt om kontrollerende køreprøve og om inddragelse af førerretten i medfør af stk. 3.

*Stk. 5.* Den, der midlertidigt eller endeligt har mistet førerretten, skal aflevere sit kørekort til politiet.

**§ 60 a.** Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 2.* Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8, eller § 126, stk. 2, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført et A/T-kursus og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 3.* For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 5,

- 1) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1-3, og et af forholdene er omfattet af stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3 og dette forhold er begået inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret, eller
- 2) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 8 eller 10.

**§ 60 a.** Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

*Stk. 2.* Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, kan retten kun generhverves, hvis domfældte har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve. Ved ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel omfattes ansøgeren endvidere af reglerne om alkoholåse, jf. stk. 3 og § 132 a, stk. 1.

*Stk. 3.* Generhvervelse i de første 2 år efter frakendelsestidens udløb er endvidere betinget af, at ansøgeren indtil udløbet af de 2 år deltager i en alkoholåseordning, hvis førerretten har været frakendt ubetinget som følge af

- 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på over 1,00 mg pr. liter luft eller
- 2) gentagelsestilfælde af spirituskørsel bortset fra anden- gangstilfælde med en promille på højst 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 0,60 mg pr. liter luft efter et førstegangstilfælde med en

*Stk. 4.* Særlig køreundervisning eller A/T-kursus skal gennemføres, og kontrollerende køreprøve skal aflægges, uanset om domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til kørselsforbuddet eller den ubetingede frakendelse.

*Stk. 5.* Den, der har fået inddraget førerretten ved et kørselsforbud, skal aflevere sit kørekort til politiet.

*Stk. 6.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om indholdet og gennemførelsen af den særlige køreundervisning og kontrollerende køreprøve i forbindelse med gengivelse af førerretten efter stk. 1 og 2.

promille på højst 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 1,00 mg pr. liter luft.

*Stk. 4.* Generhvervelse af førerretten i den i stk. 3 nævnte periode (alkolåsperioden) giver alene ret til at føre et eller flere køretøjer, hvori der er installeret en alkolås, og som er omfattet af alkolåsordningen.

*Stk. 5.* Frakendes førerretten ubetinget i alkolåsperioden for forhold, der ikke omfatter spirituskørsel, suspenderes alkolåsperioden. Efter frakendelsestidens udløb er generhvervelse i en periode svarende til den del af alkolåsperioden, der resterende på tidspunktet for frakendelsen, betinget af, at ansøgeren i den nævnte periode deltager i en alkolåsordning efter stk. 3. Har førerretten været inddraget i medfør af § 130, stk. 1, udgør den i 2. pkt. nævnte periode den del af alkolåsperioden, der resterende på tidspunktet for inddragelsen.

*Stk. 6.* Ved overtrædelse af de vilkår for alkolåsordningen, som fastsættes i medfør af § 60 e, stk. 2, kan politiet inddrage førerretten med virkning for resten af alkolåsperioden. Spørgsmålet om inddragelse af førerretten efter 1. pkt. kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

*Stk. 7.* Kørsel i alkolåsperioden i et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og som ikke er omfattet af stk. 4, straffes efter § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1.

*Stk. 8.* Kontrollerende køreprøve kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. I sager omfattet af stk. 3, hvor ansøgeren ikke deltager i en alkolåsordning, kan den praktiske prøve tidligst aflægges 1 måned før alkolåsperiodens udløb.

*Stk. 9.* Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, hvis prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Beståelse af køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

*Stk. 10.* Politiet kan i særlige tilfælde beslutte, at erhvervelse af kørekort efter § 56 kan træde i stedet for aflæggelse af en kontrollerende køreprøve.

**§ 60 b.** Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende nægter at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

**§ 60 c.** Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11, eller

stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 2.* Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 3.* For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget

- 1) i medfør af § 126, stk. 1, nr. 5,
- 2) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1-3, hvoraf et af forholdene er omfattet af stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, og dette forhold er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, eller
- 3) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 8 eller 10.

*Stk. 4.* Særlig køreundervisning eller ANT-kursus skal gennemføres, og kontrollerende køreprøve skal aflægges, uanset om domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til kørselsforbuddet eller den ubetingede frakendelse.

**§ 60 d.** Den, hvis førerret midlertidigt eller endeligt er inddraget eller frakendt, skal aflevere sit kørekort til politiet.

**§ 60 e.** Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning, jf. §§ 60 a-60 c.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3. Justitsministeren kan efter forhandling med vedkommende minister henlægge sine beføjelser efter 1. pkt. til anden statslig myndighed. Justitsministeren kan endvidere henlægge administrationen af de efter 1. og 2. pkt. fastsatte regler til anden offentlig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller til privat virksomhed og i forbindelse hermed fastsætte regler for de pågældendes virksomhed i forbindelse med administrationen af ordningen. Justitsministeren kan i øvrigt fastsætte regler om godkendelse af private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter 3. pkt.

*Stk. 3.* Justitsministeren kan fastsætte regler om, at private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter stk. 2, kan foretage behandling af oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold, herunder videregive sådanne oplysninger til

**§ 86 a.** Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

[...]

*Stk. 4.* Justitsministeren kan i forbindelse med fastsættelsen af nærmere regler om værksteders og installatørers adgang til at blive autoriseret til at installere og reparere kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger eller direktiver, der er nævnt i stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af stk. 1, fastsætte vilkår om, at værkstedet eller installatøren underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, privat organisation el. lign., jf. stk. 3.

*Stk. 5.* Politiet har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med bestemmelser fastsat i det Europæiske Fællesskabs forordninger om køre- og hviletid inden for vejtransport og bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1 og 2.

#### **§ 118. [...]**

*Stk. 8.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagrammark og fartskriverkort som omfattet af 2. pkt. skal det indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.

**§ 120 a.** Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af [...]

- 5) Det Europæiske Fællesskabs forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport eller

**§ 124 c.** Der betales:

en offentlig myndighed, hvis det må anses for nødvendigt af hensyn til at gennemføre alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte regler om inddragelse af førerretten i medfør af § 60, § 60 a, stk. 6, og § 60 b.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for deltagelse i alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3.«

4. I § 86 a, stk. 1 og 5, indsættes efter »Det Europæiske Fællesskabs«: »og Den Europæiske Unions«.

5. § 86 a, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Justitsministeren kan i forbindelse med fastsættelsen af nærmere regler om installatørers, værksteders og køretøjsfabrikanters adgang til at opnå autorisation til at installere, kontrollere og reparere takografen, der er omfattet af de forordninger eller direktiver, der er nævnt i stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af stk. 1, fastsætte vilkår om, at installatøren, værkstedet eller køretøjsfabrikanten underkaster sig tilsyn af en godkendt myndighed, privat organisation el.lign., jf. stk. 3. «

6. I § 118, stk. 8, 3. pkt., ændres »kontrolapparatet« til: »takografen«, og »fartskriverkort« ændres til: »takografkort«.

7. § 120 a, stk. 1, nr. 5, affattes således:

- »5) Det Europæiske Fællesskabs forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport og Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport eller«.

8. § 120 a, stk. 1, nr. 5, affattes således:

- »5) Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport eller«.

[...]

- 4) 155 kr. for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år,

[...]

*Stk. 3.* For fornyelse af kørekort for ansøgere, der er fyldt 70 år, betales 50 kr.

*Stk. 4.* Fornyelse af kørekort, der er tidsbegrænset som følge af helbredsmæssige forhold, sker uden betaling for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år.

**§ 124 f.** For udstedelse af fartskriverkort til brug for den digitale fartskriver betales 525 kr.

**§ 125.** Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren

[...]

- 7) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1,

**§ 126.** Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren

[...]

- 4) har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser,

### **§ 133 a. [...]**

*Stk. 4.* Konfiskation skal endvidere ske, hvis

- 1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og
- 2) den pågældende tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, der har medført betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2.

*Stk. 5.* Konfiskation skal også ske, hvis

- 1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og
- 2) den pågældende tidligere, inden for de seneste 5 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført ubetinget frakendelse.

**9.** I § 124 c, stk. 1, nr. 4, § 124 c, stk. 3, og § 124 c, stk. 4, ændres »70 år« til: »75 år«.

**10.** I § 124 f, stk. 1, ændres »fartskriverkort« til: »takografkort«, og den »den digitale fartskriver« ændres til: »takografen«.

**11.** I § 125, stk. 1, nr. 7, ændres »kontrolapparatet« til: »takografen«.

**12.** I § 126, stk. 1, nr. 4, ændres »kontrolapparat« til: »takograf«.

**13.** I § 133 a, stk. 4, nr. 2, indsættes efter »§ 126, stk. 2«: », eller er indgået ved en afgørelse om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7 eller 8«.

**14.** I § 133 a, stk. 5, nr. 2, indsættes efter »frakendelse«: », eller flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, og som til samtidig pådømmelse har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 7«.

## § 134. [...]

*Stk. 5.* Handlinger omfattet af artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport m.v. (køre- og hviletidsforordningen) hører under dansk straffemyndighed, uanset om betingelserne i straffelovens §§ 6-9 er opfyldt. Det samme gælder overtrædelser af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen) og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) under de omstændigheder, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen.

Lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.).

## § 1

11. §§ 60 og 60 a ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 60. Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Hvis en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til en afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende er afhængig af brug af euforiserende stoffer eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

§ 60 a. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

*Stk. 2.* Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, kan retten kun generhverves, hvis domfældte har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve. Ved ubetinget frakendelse af

15. I § 134, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport m.v. «: »med senere ændringer«.

16. I § 134, stk. 5, 2. pkt., indsættes efter »Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen)«: », Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.v. (takografforordningen) «.

17. § 134, stk. 5, 2. pkt., affattes således:

»Det samme gælder overtrædelser af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.v. (takografforordningen) og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) under de omstændigheder, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen«.

I lov nr. 457 af 14. maj 2014 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.), foretages følgende ændringer:

## § 2

1. § 1, nr. 11, ophæves.

førerretten som følge af spirituskørsel omfattes ansøgeren endvidere af reglerne om alkolåse, jf. stk. 3 og § 132 a, stk. 1.

*Stk. 3.* Generhvervelse i de første 2 år efter frakendelsestidens udløb er endvidere betinget af, at ansøgeren indtil udløbet af de 2 år deltager i en alkolåsordning, hvis førerretten har været frakendt ubetinget som følge af

- 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på over 1,00 mg pr. liter luft eller
- 2) gentagelsestilfælde af spirituskørsel bortset fra anden-gangstilfælde med en promille på højst 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 0,60 mg pr. liter luft efter et førstegangstilfælde med en promille på højst 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på højst 1,00 mg pr. liter luft.

*Stk. 4.* Generhvervelse af førerretten i den i stk. 3 nævnte periode (alkolåsperioden) giver alene ret til at føre et eller flere køretøjer, hvori der er installeret en alkolås, og som er omfattet af alkolåsordningen.

*Stk. 5.* Frakendes førerretten ubetinget i alkolåsperioden for forhold, der ikke omfatter spirituskørsel, suspenderes alkolåsperioden. Efter frakendelsestidens udløb er generhvervelse i en periode svarende til den del af alkolåsperioden, der resterede på tidspunktet for frakendelsen, betinget af, at ansøgeren i den nævnte periode deltager i en alkolåsordning efter stk. 3. Har førerretten været inddraget i medfør af § 130, stk. 1, udgør den i 2. pkt. nævnte periode den del af alkolåsperioden, der resterede på tidspunktet for inddragelsen.

*Stk. 6.* Ved overtrædelse af de vilkår for alkolåsordningen, som fastsættes i medfør af § 60 e, stk. 2, kan politiet inddrage førerretten med virkning for resten af alkolåsperioden. Spørgsmålet om inddragelse af førerretten efter 1. pkt. kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

*Stk. 7.* Kørsel i alkolåsperioden i et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og som ikke er omfattet af stk. 4, straffes efter § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1.

*Stk. 8.* Kontrollerende køreprøve kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. I sager omfattet af stk. 3, hvor ansøgeren ikke deltager i en alkolåsordning, kan den praktiske prøve tidligst aflægges 1 måned før alkolåsperiodens udløb.

*Stk. 9.* Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, hvis prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Beståelse af køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

**§ 60 b.** Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol,

narko og trafik (ANT-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende nægter at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

**§ 60 c.** Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 2.* Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 3.* For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget

- 1) i medfør af § 126, stk. 1, nr. 5,
- 2) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1-3, hvoraf et af forholdene er omfattet af stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, og dette forhold er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, eller
- 3) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 8 eller 10.

*Stk. 4.* Særlig køreundervisning eller ANT-kursus skal gennemføres, og kontrollerende køreprøve skal aflægges, uanset om domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til kørselsforbuddet eller den ubetingede frakendelse.

**§ 60 d.** Den, hvis førerret midlertidigt eller endeligt er inddraget eller frakendt, skal aflevere sit kørekort til politiet.

**§ 60 e.** Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning, jf. §§ 60 a-60 c.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3. Justitsministeren kan efter forhandling med vedkommende minister henlægge sine beføjelser efter 1. pkt. til anden statslig myndighed. Justitsministeren kan endvidere henlægge administrationen af de efter 1. og 2. pkt. fastsatte regler til anden offentlig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller til privat virksomhed og i forbindelse hermed

fastsætte regler for de pågældendes virksomhed i forbindelse med administrationen af ordningen. Justitsministeren kan i øvrigt fastsætte regler om godkendelse af private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter 3. pkt.

*Stk. 3.* Justitsministeren kan fastsætte regler om, at private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter stk. 2, kan foretage behandling af oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold, herunder videregive sådanne oplysninger til en offentlig myndighed, hvis det må anses for nødvendigt af hensyn til at gennemføre alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte regler om inddragelse af førerretten i medfør af § 60, § 60 a, stk. 6, og § 60 b.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for deltagelse i alkoholordningen, jf. § 60 a, stk. 3.«

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2-5.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4-7, 10-12 og 15-16, træder i kraft den 2. marts 2015.

*Stk. 3.* § 1, nr. 1 og 9, træder i kraft den 1. juni 2015.

*Stk. 4.* § 1, nr. 8 og 17, træder i kraft den 2. marts 2016.

*Stk. 5.* Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 3.