



Lovforslag nr. L 62

Folketinget 2016-17

Fremsat den 9. november 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Ophævelse af hørekrav for førere af motorkøretøjer)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 56, stk. 2, nr. 2, ændres »syns- og høreevne« til: »synsevne«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at give mulighed for at foretage ændringer i behandlingen af ansøgninger om kørekort, hvor ansøger har nedsat eller manglende hørelse.

Med ændringen af færdselsloven skal det fremover være muligt at fjerne kravet om tilstrækkelig høreevne for førere af visse motorkøretøjer, hvor der ikke af hensyn til færdsels-sikkerheden eksisterer et behov for, at føreren er i besiddelse af en tilstrækkeligt god hørelse. Med lovforslaget sikres det hermed, at de helbredsmæssige krav, der stilles til førere af motorkøretøjer, er tidssvarende i forhold til de kompensationsmuligheder, der er til stede for disse førere.

2. Baggrund

Behandlingen af sager på kørekortområdet gennemgik i 2014 en administrativ omstrukturering, hvor sagsbehandlingen pr. 1. oktober 2014 blev flyttet fra de 12 politikredse til politiets to administrative centre, Administrativt Center Øst og Administrativt Center Vest.

Omstruktureringen medførte en sagsophobning på kørekortområdet, der ledte til længere sagsbehandlingstider for alle sagstyper, dog med overvægt af de sager, hvori der indgår helbredsoplysninger om ansøger. Transport- og Bygningsministeriet har i den forbindelse igangsat en reformering af kørekortområdet dels for at imødekomme problemerne med lange sagsbehandlingstider og dels for at afbureaukratisere behandlingen af kørekortsager for borgerne.

Lovforslaget indgår som led i dette reformarbejde, der har til formål at gøre helbredskravene mere gennemsigtige for borgerne samt forenkle de administrative processer.

3. Lovforslagets hovedindhold

3.1 Gældende ret

Ifølge færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, er det et krav for udstedelse af kørekort, at den person, der ønsker at erhverve kørekort, er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt den fornødne åndelige og legemlige førerlighed.

Kørekortområdet er harmoniseret i EU via Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort («EU's 3. kørekortdirektiv»), der fastsætter en række minimumskrav for fysisk og psykisk egnethed for førere af motorkøretøjer.

EU's 3. kørekortdirektiv er implementeret ved bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort («kørekortbekendtgørelsen»). Kravene til førerens helbred i færdselsloven suppleres af bilag 2 heri, der fastsætter de nærmere helbredskrav for udstedelse af kørekort. Kravene til, hvornår en fører er i besiddelse af den tilstrækkelige syns- og høreevne, er specificeret heri.

3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Kravet om, at en fører skal have tilstrækkelig høreevne stammer fra lov nr. 125 af 29. april 1913 om motorkøretøjer. Det følger af bemærkningerne hertil, at det er et krav, at føreren skal kunne »høre godt«. Indtil da, var det blot et krav, at en fører var i besiddelse af den fornødne synsevne.

Indførelsen af kravet må antages at bero på, at høresansen i 1913 blev vurderet at være af væsentlig betydning for førerens orienteringsevne i trafikken. I dag er kravet imidlertid ikke længere relevant, idet føreren lovligt kan afskærme sig fra lydindtryk udefra gennem køretøjets lydisolering og for eksempel afspilning af musik, så længe kravet i færdselslovens § 3 om at føreren udviser agtpågivenhed under kørslen overholdes.

Det nuværende krav i færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, opstiller et ufravigeligt krav om, at førere af motorkøretøjer skal være i besiddelse af en god hørelse, før kørekort kan udstedes. Det vil efter den nuværende bestemmelse ikke være muligt at fastsætte regler om, at der ikke stilles krav til en førers høreevne.

Transport- og Bygningsministeriets arbejde med en reform af kørekortområdet har særligt haft fokus på at eliminere overimplementering af EU's 3. kørekortdirektiv og bringe Danmarks regulering på kørekortområdet på niveau med EU-reglerne.

EU's 3. kørekortdirektiv skelner i forbindelse med helbredskrav mellem førere af køretøjer i gruppe 1 og gruppe 2.

Gruppe 1 omfatter køretøjer i kategorierne AM (stor knalbert), A1 (lille motorcykel), A2 (mellemstor motorcykel), A (stor motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) samt kørekort til traktor/motorredskab.

Gruppe 2 omfatter køretøjer i kategorierne C1 (lille lastbil), C1/E (lille lastbil med stort påhængskøretøj), C (stor lastbil), C/E (stor lastbil med stort påhængskøretøj), D1 (lille bus), D1/E (lille bus med stort påhængskøretøj), D (stor bus) og D/E (stor bus med stort påhængskøretøj) samt B (almindelig bil) og D (stor bus), som anvendes til erhvervs-mæssig personbefordring eller kørekort med påtegning om godkendelse om kørelærer.

Hvad angår hørekrav, indeholder EU's 3. kørekortdirektiv ingen minimumskrav til førere af køretøjer i gruppe 1. For førere i gruppe 2, følger det derimod af direktivet, at disse skal gennemgå en lægeundersøgelse af blandt andet syns- og høreevne, før kørekort kan udstedes. Årsagen til de strengere krav for førere af køretøjer i gruppe 2 er, at denne gruppe omfatter store og tunge køretøjer, der oftest anvendes i erhvervs-mæssigt øjemed.

En fjernelse af hørekravet fra færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, vil gøre det muligt at flygte de danske helbredskrav med dem, der følger af EU's 3. kørekortdirektiv.

Selvom kravene udgår for gruppe 1-førere, vil det ikke efter direktivet være muligt at fjerne kravet om lægeundersø-

gelse for førere i gruppe 2 med nedsat eller manglende hørelse.

Der er allerede i dag mulighed for, at personer med nedsat eller manglende høreevne kan få udstedt kørekort på baggrund af en udtalelse fra egen læge eller speciallæge, under hensyntagen til kompensationsmulighederne. Det er politiet, der træffer afgørelse om, om kørekort kan udstedes. Hvor politiet skønner det nødvendigt, kan politiet i forbindelse med behandlingen af sagen indhente en indstilling fra Styrelsen for Patientsikkerhed.

Sundhedsstyrelsens vejledning til vurdering af helbreds-krav for førere af motorkøretøjer fastsætter de forhold, lægen skal lægge vægt på i forbindelse med denne udtalelse. Det følger heraf, at to monterede sidespejle på køretøjet er tilstrækkeligt til at kompensere for nedsat eller manglende hørelse hos føreren.

Det er allerede en betingelse for, at et motorkøretøj kan EU-typegodkendes, at køretøjet er udstyret med to sidespejle. Der eksisterer dog ikke nationalt regler om, at personbiler (kategori B) eller motorcykler med en tophastighed på 100 km/t. skal være monteret med to sidespejle. Det er dog praksis, at motorkøretøjer, der fra produktionen er udstyret med to sidespejle, påbydes retablering i forbindelse med syn af køretøjet, såfremt det ene sidespejl i mellemtiden er afmonteret. Transport- og Bygningsministeriet vil ændre de nationale regler på området, således at der også efter dansk ret vil være krav om to sidespejle på personbiler samt alle typer motorcykler, der er EU-typegodkendt med to sidespejle. Det samme gør sig gældende for knallert (kategori AM), hvor der ikke efter hverken EU-ret eller dansk ret er krav om to sidespejle. Det vurderes, at de fleste knallerter alligevel konstrueres med to sidespejle.

For øvrige typer motorcykler med en maksimal hastighed på over 100 km/t. (kategoriene A, A1 og A2) er der i alle tilfælde krav om to monterede sidespejle på køretøjet.

På denne baggrund findes det ikke, at der vil være nævneværdige situationer, hvor en fører med nedsat eller manglende hørelse ikke har den fornødne kompensationsmulighed i form af to sidespejle, da langt de fleste køretøjer konstrueres hermed.

Det er derfor Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at en ophævelse af hørekravet i færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, ikke vil have negativ indvirkning på færdsels-sikkerheden.

3.3. Den foreslåede bestemmelse

Lovforslaget ændrer færdselslovens § 56, stk. 2, nr. 2, således at krav om tilstrækkelig høreevne i forbindelse med udstedelse af kørekort udgår af bestemmelsen.

Dette giver mulighed for en ændring af kørekortbekendtgørelsen, der betyder, at der fremadrettet ikke vil blive stillet krav om høreevne for personer, der ansøger om kørekort til køretøjer i kategoriene AM, A1, A2, A, B og B/E samt kørekort til traktor/motorredskab.

Lovændringen er nødvendig for at fjerne kravet om høreevne, da der ikke i en bekendtgørelse kan udstedes regler,

der strider imod lov. Transport- og bygningsministerens be-myndigelse til at fasttætte regler efter færdselslovens § 56, stk. 5, er således begrænset til at holde sig inden for færdselslovens grænser. Hermed kan der ikke stilles lempeligere krav til helbred, herunder krav til høreevne, end dem, der følger af færdselsloven.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget forventes at medføre en mindre administrativ lettelse for politiet og kommunerne. Lettelsen er en følge af, at ansøgninger om udstedelse og fornyelse af kørekort for førere med nedsat eller manglende hørelse ikke længere vil skulle behandles ved politiet. Kommunerne vil i den forbindelse få en administrativ lettelse, da der i disse sager ikke vil skulle ske oversendelse til eller korrespondance med politiet. Styrelsen for Patientsikkerhed vil ligeledes opleve en mindre administrativ lettelse som konsekvens af, at sagerne ikke længere skal behandles i politiet.

Lovforslaget vurderes ikke at give anledning til kompensation i relation til Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT), da de forventede administrative konsekvenser er af begrænset størrelse. Det forventes derfor ikke, at forslaget herudover har økonomiske konsekvenser.

Der er kun tale om en mindre del af den samlede mængde sager, der udgår som følge heraf. Det skyldes, at de sager, hvori der indgår oplysninger om nedsat hørelse, ofte vedrører ældre førere og dermed også ofte indeholder andre helbredsoplysninger.

Det forventes samlet set, at forslaget vil medvirke til en reduktion i sagsbehandlingstiden på kørekortområdet.

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

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil medføre en administrativ lettelse for de borgere, der har nedsat eller manglende hørelse. Disse borgere vil fremover gennemgå en enklere procedure ved ansøgning om udstedelse eller fornyelse af kørekort, da der ikke kræves inddragelse af politiet og eventuelt Styrelsen for Patientsikkerhed, ligesom der ikke kræves en særlig lægeudtalelse om høreevne.

Det ventes herudover, at lovforslaget vil medvirke til en lille reduktion i sagsbehandlingstiden i kørekortsager generelt.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Direktiv 2006/126/EF om kørekort («3. kørekortdirektiv») fastsætter en række mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj.

Direktivet fastsætter alene krav om hørelse for gruppe 2-førere, og der er derfor ingen EU-retlige hindringer for at lade kravet udgå for så vidt angår gruppe 1-førere. Området vil fortsat være reguleret i kørekortbekendtgørelsen, der implementerer EU's 3. kørekortdirektiv.

Lovforslaget er en del af et større arbejde på kørekortområdet, der har fokus på at fjerne eventuel overimplementering på af EU's 3. kørekortdirektiv. Ændringen af færdselsloven skal således gøre det muligt, at foretage ændringer i kørekortbekendtgørelsen så der ikke stilles strengere krav heri, end hvad der følger af EU's 3. kørekortdirektiv.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 21. september 2016 til den 12. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Seniorer, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerbudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Høreforeningen, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkeskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Styrelsen for Patientsikkerhed, Sundheds-

og Ældreministeriet, Sundhedsstyrelsen, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv, Ældre Sagen, Danske Handicaporganisationer, Cochlear Implant Foreningen, Danske Døves Landsforbund, Sønderjysk Døveforening, Kolding Døveforening, Døveforeningen Midt-Vest, Aarhus Døveforening, Aalborg Tegnsprogsforening, Midtjysk Døveforening, Næstved Døveforening, Døveforeningen af 1866, Dansk Handicapforbund, Frederikshavn Høreforening, Hjørring Høreforening, Esbjerg Døveforening, Mariagerfjord Høreforening, Rebild Høreforening, Thisted Høreforening, Vesthimmerland Høreforening, Aalborg Høreforening, Favrskov Høreforening Jammerbugt Høreforening, Hedensted Høreforening, Holstebro Høreforening, Horsens Høreforening, Norddjurs Høreforening, Randers Høreforening, Herning Høreforening Syddjurs Høreforening, Viborg Høreforening, Aarhus Høreforening, Struer Høreforening, Billund Høreforening, Esbjerg Høreforening, Faaborg-Midtfyn Høreforening, Ringkøbing-Skjern Høreforening, Middelfart Høreforening, Sønderborg Høreforening, Varde Høreforening vejen Høreforening, Vejle Høreforening, Aabenraa Høreforening, Årø Høreforening, Svendborg Høreforening, Guldborgsund Høreforening, Holbæk Høreforening, Næstved Høreforening, Odsherred Høreforening Roskilde Høreforening, Slagelse Høreforening, Sorø Høreforening, Fredensborg Høreforening, Frederiksberg Høreforening, Gentofte Høreforening, Gladsaxe Høreforening, Egedal Høreforening, Glostrup Høreforening, Halsnæs Høreforening, Brøndby Høreforening, Bornholm Høreforening, Helsingør Høreforening, Ballerup Høreforening, Herlev Høreforening, Vordingborg Høreforening, Hvidovre Høreforening, Stevn Høreforening, Høje-Taastrup Høreforening, København Høreforening, Lolland Høreforening, Tårnby Høreforening Vallensbæk Høreforening, Rødovre Høreforening, Rudersdal Høreforening, Lyngby-Taarbæk Høreforening, Sammenslutningen af Unge med Handicap (SUMH), Tegnbyen, Odense Høreforening Fredericia Tegnsprogsforening, Vejle Døveforening Vestsjællands Døveforening, Fyns Døveforening, Horsens Døveforening, Sydhavsøernes Døveforening, Decibel, Handicappede Studerende og Kandidater.

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget vurderes ikke at give anledning til kompensation i relation til Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT), da de forventede administrative konsekvenser er af begrænset størrelse. Det forventes derfor ikke, at forslaget herudover har økonomiske konsekvenser.	Ingen

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Der vil ske en mindre administrativ lettelse for stat og kommuner som følge af, at sager om høreevne ikke skal behandles i politiets administrative centre og eventuelt ved Styrelsen for Patientsikkerhed.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Borgere med nedsat hørelse vil fremover gennemgå en enklere procedure ved ansøgning om udstedelse eller fornyelse af kørekort.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Minimumskrav til fysisk og psykisk egnethed til kørekort er harmoniseret på EU-niveau i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 126/2006/EF af 20. december 2006 om kørekort (3. kørekortdirektiv). Lovforslaget er en del af et større arbejde på kørekortområdet, der har fokus på at fjerne eventuel overimplementering på af EU's 3. kørekortdirektiv. Da 3. kørekortdirektiv alene stiller krav om høreevne for gruppe 2-førere, vil forslaget ikke være i strid med de EU-retlige regler på området.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Efter færdselslovens § 56, stk. 2. nr. 2, er det et krav for udstedelse af kørekort, at føreren er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne. Hermed skal der foreligge en lægeundersøgelse af henholdsvis synsevne og høreevne, før kørekort kan udstedes.

Det foreslås at lade krav til høreevne udgå af bestemmelsen. Der vil således ikke være krav i færdselsloven om, at alle førere skal have en tilstrækkelig hørelse. Det bliver hermed muligt for transport- og bygningsministeren at fastsætte bestemmelser om, at det kun er førere af visse køretøjskategorier, der skal have en tilstrækkeligt god høreevne.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, for at de administrative lettelse for henholdsvis borgerne og det offentlige kan få virkning snarest muligt.

Til § 3

Det følger af færdselslovens § 143, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

På den baggrund fremgår det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer ligeledes ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 56. - - -**

*Stk. 2, nr. 2), er i besiddelse af tilstrækkelig
syns- og høreevne samt i øvrigt af den fornødne
åndelige og legemlige førlighed.*

Stk. 3-5. - - -

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 56, *stk. 2, nr. 2*, ændres »syns- og høreevne« til: »synsevne«

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.