

EU Kommissionen vil gennemføre en evaluering af direktiv 2006/126 / EF om kørekort

Europa-Kommissionen har indledt arbejdet med en evaluering af det 3. kørekortsdirektiv om fælles kørekortsregler. Den vil vurdere, hvor godt direktivet har fungeret siden det blev vedtaget i 2006. Det er en proces, der kan ende med at ændre de europæiske rammebetingelser der også kommer til at gælde for autocampere med en forhøjet totalvægt på et kategori B-Kørekort.

På trods af ihærdig indsats fra AutocamperGruppen via [autocamper-info.dk](http://autocamper-info.dk) og adskillige norske kontakter, der har presset på i det norske Samferdselsdepartement er der ingen tegn på at hverken Danmark eller Norge har indgivet høringssvar. Norge følger som EØS land det 3. kørekortsdirektiv på lige fod med resten af EU. Kommissionen har lagt en køreplan for processen og her lukkede Feedback perioden den 10.09.2019. Der kom 22 input til Kommissionen. Der bliver offentlig høring i andet kvartal 2020 og en Kommissionsvedtagelse, der er planlagt til fjerde kvartal 2020.

[autocamper-info.dk](http://autocamper-info.dk) har kigget i Feedback svarene for at se om der gemmer sig noget om autocampere i svarene. Blandt svarene der omhandler en bred vifte af svar der blandt andet omhandler godstransport, undervisning fra kørelære, nedsættelse af alder for kategori C køretort, trafikulykker er der ikke mindre en tre Feedback, der omhandler autocamper vægt på et kategori B-kørekort.

### ***ÖAMTC er det østrigske svar på FDM:***

#### **Kørekortkategorier og vægtgrænser**

Den nuværende definition af kørekortklasser, især af den mest populære kategori B-licens, går tilbage til første halvdel af det forrige århundrede. Naturligvis afspejler disse vægtgrænser ikke udviklingen og udviklingen inden for moderne bilteknologi, f.eks. Elektriske køretøjer med deres betydeligt tunge batterier. Også særlige brugergrupper som nødstyrker, der rekrutterer deres ambulancechauffører og brandbilschauffører blandt frivillige udtrykte behovet for at hæve vægtgrænsen for personbilkørekortet. Sidst men ikke mindst skal ejere af mindre autocampere nu være i besiddelse af et lastbilkørekort, selv om deres køretøj (når det er fyldt med vand og campingudstyr) kun ligger lidt over den aktuelle vægtgrænse for personbiler. Som påpeget i vores brev til kommissær XXXXXXX.

### ***ADAC der er det tyske svar på FDM.***

#### **Lette erhvervelsen af kørekort for tunge autocampere**

For ADAC er det klart: autocamper turisme bør kunne opleves af alle generationer og uden forhindringer. Dette omfatter at gøre det lettere for dem, der i den næste generation er interesseret i Camping til at komme ind autocamper turismen. Unge autocampere med B-kørekort fra 1999 og fremefter må kun køre køretøjer med en maksimal tilladt vægt på op til 3,5 tons på grund af vægtbegrænsningen i deres kørekort klasse. Samtidig bliver autocampere stadig mere tunge, også på grund af deres sikkerhedsudstyr. Ulykkesstatistikken berettiger ikke de deraf følgende begrænsninger for den unge campist generation: Ulykkesstatistikken der indeholder autocampere på tværs af alle vægtklasser er ekstremt lav, og der ingen tegn på større deltagelse af tunge køretøjer.

På denne baggrund går ADAC ind for at udvide B-kørekortet for autocampere til op til 4,25 tons, hvilket der skal være gyldigt i hele Europa. Dette kræver en tilsvarende ændring af klasse B

forordningen om indførelse af udtrykkelige undtagelser for autocampere som led i en revision af EU's kørekortdirektiv.

### **European Caravan Federation (ECF)**

#### **Ændringer af B-kørekort over 3.500 kg nødvendigt**

EU-typegodkendelse kvalificerer autocampere på ligefod med personbiler som M1-køretøjer. Ligesom personbiler transporterer begge typer køretøjer personer (ikke mere end otte passagerer ud over føreren) og deres bagage. Autocampere er beregnet til rekreation eller ferie. I modsætning hertil er erhvervskøretøjer i kategori N primært designet primært til godstransport.

Autocampere med en vægt indtil 3 500 kg kan køres med B-kørekort. Over 3 500 kg er kørekort C1 (indtil 7 500 kg) nødvendigt, uanset om køretøjet bruges til private eller fritidsformål eller har samme dimensioner.

Direktiv 2012/36 / EU anerkendte, at "I modsætning til køretøjer i kategori C, der er dedikeret til professionel godstransport, er kategori C1 heterogen og omfatter en lang række køretøjer, såsom køretøjer til fritid eller personlig brug, nødhjælp eller brandbekæmpelse køretøjer eller brugte køretøjer, der bruges til erhvervmæssige formål, men hvor kørsel ikke er førerens hovedaktivitet "(betragtning 2). Desværre var kun indholdet af kørekorttesten for køretøjer i kategori C1-køretøjer tilpasset de forskellige egenskaber for de køretøjer, der falder ind under denne kategori. Således er kørekortkategorierne C1 og C1 97 næsten identiske. C1 97 forbliver lige så uattraktiv til privat brug, som C1 altid har været

Direktiv 2012/36/EU erkendte, at kategori C1 i modsætning til kategori C-køretøjer, der er dedikeret til erhvervmæssig godstransport, er heterogene og omfatter en lang række køretøjer, såsom køretøjer til fritid eller personlig brug, nødsituationer eller brandslukningskøretøjer eller brugskøretøjer, der anvendes til erhvervmæssige formål, men hvor erhvervskørsel ikke er førerens hovedaktivitet "(betragtning 2). Desværre var det kun indholdet af kørekort testen for køretøjer i kategori C1-køretøjer, der var tilpasset de forskellige kendetegn ved de køretøjer, der hører under denne kategori. Kørekort kategorierne C1 og C1 97 er således næsten identiske. C1 97 forbliver så utiltrækkende til privat brug, som C1 altid har været.

ECF kræver derfor et bæredygtigt og fremadrettet supplement til europæisk kørekortlovgivning. Privat brugte kørekort over 3 500 kg må ikke være baseret på den kommercielt orienterede kørekort klasse C1. For private kørekort er en orientering til kørekortklassen B nødvendig.

Vægtgrænsen for kørekort kategori B bør derfor forlænges på baggrund af følgende betingelser:

- Kun beregnet til privat brug.
- Holder Kørekortindehaver skal være over 21 år.
- Kørekort skal være opnået mindst to år før.

#### **Begrundelse:**

- Autocampere trafiksikkerhed er fremragende. BAST-undersøgelsen bekræfter et meget positivt resultat med mindre end 0,3 procent af alle ulykker med personskaade er forårsaget af autocampere. Ulykker med autocampere er ikke et presserende trafiksikkerhedsproblem, når man tager hensyn til både det absolutte antal ulykker og den kilometerrelaterede ulykkesrisiko.

- Antallet af indehavere af kørekort uden et passende kørekort over 3 500 kg til privat brug vokser.
- Køretøjsførernes adfærd har en direkte indflydelse på trafiksikkerheden. Autocampere køres normalt i løbet af dagen til private formål og med "feriehastighed". Der er ikke noget, der tyder på, at autocampere med en masse på 4 250 kg eller 4 500 kg er betydeligt vanskeligere at køre end 3 500 kg køretøjer.
- Dimensioner (længde, bredde, højde) på autocampere med 3 500 kg eller 4 250 kg er identiske. Selv autocampere med en samlet masse på 4 500 kg er normalt identiske med dem på 3 500 kg.
- Vægten på autocampere øges konstant. Ud over at øge sikkerheds- og miljøudstyr fører kundernes stadigt stigende krav til komfort også til stigende køretøjs vægt. Letvægtskonstruktion bremser denne tendens, men stopper den ikke. Alternativt fremdrift til autocampere har brug for en totalvægt på mindst 4 500 kg for at kompensere den ekstra vægt.