

BETÆNKNING

OM

~~Østre Landsrets
Bibliotek~~

REVISION AF REGLERNE OM
FØRERPRØVER
OG FØRERBEVISER M. V.

AFGIVET AF DET AF
JUSTITSMINISTERIET DEN 2. SEPTEMBER 1955
NEDSATTE UDVALG



ex. 2

BETÆNKNING NR. 175

KØBENHAVN 1957



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Almindelige bemærkninger.....	7
Udkast til bekendtgørelse om førerprøver og førerbeviser m. v.....	24
Bemærkninger til de enkelte bestemmelser i udkastet til bekendtgørelse.....	39
Udkast til cirkulære om registrering af oplysninger om motorførere.....	54
Udkast til cirkulære om udstedelse af førerbeviser.....	56
Udkast til formular til ansøgning om fornyelse af førerbevis.....	57
Disposition til foredrag for køreprøveaspiranter.....	58
Udkast til bekendtgørelse om ændring i bekendtgørelse nr. 201 af 24. juni 1955 om godkendelse af kørelærere.....	63

Efter at færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955 var trådt i kraft, nedsatte justitsministeriet med skrivelse af 2. september 1955 et udvalg med den opgave at gennemgå de hidtil gældende regler om førerprøver vedrørende motorkøretøjer og traktorer med henblik på, om reglerne bør ændres, og at undersøge, om der i medfør af færdselslovens § 20, stk. 6, bør gives nærmere regler for undervisning af aspiranter til førerbevis, samt om øvelseskørsel med traktorer.

Til medlemmer af udvalget udpegedes:

Kontorchef i justitsministeriet *Mogens Grau*,
formand,

København, i april 1957.

Mogens Grau
formand.
Æ. Heilmann

A. P. Mærsk-Møller

politiinspektør hos politidirektøren i København, *E. Groes-Petersen*,
politimester *E. Heilmann*, Aalborg,
justitsministeriets motorsagkyndige i Ringkøbing politikreds, ingeniør *Vagn Karkov Jakobsen*, Skjern, og
justitsministeriets motorsagkyndige, civilingeniør
A. P. Mærsk-Møller, København.

Som sekretær for udvalget udpegedes fuldmægtig i justitsministeriet *Robert Dam*.

Udvalget har holdt 46 møder.

Som resultat af udvalgets arbejde forelægges et udkast til bestemmelser om førerprøver m. v. med dertil knyttede bemærkninger.

E. Groes-Petersen

Vagn Jakobsen

Robert Dam
sekretær.

I. ALMINDELIGE BEMÆRKNINGER

A. Indledning.

De gældende lovbestemmelser om førerbevis til motorkøretøjer indeholdes i § 18 i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955. I § 19 indeholdes særlige regler om førere af traktorer, motorredskaber og cykler med hjælpemotor.

Hovedbestemmelsen i lovens § 18 giver, foruden at fastslå princippet om, at motorkøretøjer kun må føres af personer, der har erhvervet førerbevis, i stk. 2-5 visse grundlæggende regler om, under hvilke betingelser førerbevis kan udstedes. Stk. 6 giver regler om førerbevisers gyldighedstid og fornyelse, og endelig indeholder stk. 7 de grundlæggende bestemmelser om fortabelse af førerbevis.

Loven har anvendt det system alene at angive visse grundprincipper på dette område, og overlader det iøvrigt til justitsministeren nærmere at udfylde reglerne ved administrative forskrifter.

De i øjeblikket gældende administrative forskrifter findes i §§ 43-56 i bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer, således som den fremtræder, efter at den er ændret ved bekendtgørelse nr. 6 af 7. januar 1944. Specielt for traktorer findes bestemmelserne i §§ 21-22 i bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952 om godkendelse af land- og skovbrugstraktorer m. v.

Bekendtgørelsen af 1944 bygger på en betænkning afgivet i 1942 af et af justitsministeriet i 1939 nedsat udvalg, bl. a. angående justitsministeriets motorsagkyndige i Storkøbenhavn. Disse regler bygger således på erfaringer, der stammer fra tiden indtil krigsudbruddet i 1939, da motorkørslen næsten helt ophørte.

Pr. 30. september 1938 var der i hele landet indregistreret ca. 179.000 motorvogne og motorcykler.

Efter krigens afslutning i 1945 kom motorkørslen på grund af de økonomiske og valuta-mæssige forhold kun langsomt i gang igen. Siden 1949 er antallet af motorkøretøjer imidlertid steget til langt over antallet før krigen. Ved

udgangen af året 1956 var der indregistreret ialt godt 576.000 motorvogne og motorcykler. Denne stigning har sammen med motorkøretøjernes tekniske udvikling medført en ændring af færdselsens karakter, en ændring som allerede var tydelig mærkbar inden den ny færdselslovs ikrafttræden. Stigningen i motorkøretøjernes antal må sikkert påregnes at fortsætte i samme takt som hidtil i hvert fald endnu nogle år.

Allerede nu stiller færdselen langt større krav til trafikanterne, og navnlig motorførerne, end før krigen, og denne tendens vil blive endnu stærkere med den påregnelige fortsatte stigning i motorkøretøjernes antal.

På denne baggrund har udvalget først og fremmest set det som sin opgave at gennemgå de gældende bestemmelser og herunder de i tilknytning til bekendtgørelsen udfærdigede administrative instruktioner med henblik på, om der gennem en ændring og udvidelse af de krav, der stilles for erhvervelse af førerbevis, og en nøjere kontrol med, at indehavere af førerbevis fortsat opfylder betingelserne for at have førerbevis, kan skabes større garantier for, at personer, der på grund af manglende legemlig eller åndelig førerlyst, manglende kendskab til færdselsreglerne og manglende evne til at betjene og kontrollere køretøjerne, herunder evne til at tilpasse sig færdslen, ikke får adgang til at føre motorkøretøj.

Udvalget har endvidere drøftet, om de gældende bestemmelser om kørelærere kan anses for tilfredsstillende, og om der med hjemmel i færdselslovens § 20, stk. 6, bør fastsættes regler om køreundervisning, herunder navnlig om undervisningens art og omfang.

Idet man med hensyn til resultatet af udvalgets overvejelser iøvrigt skal henvise til det udarbejdede udkast til bekendtgørelse om førerprøver og førerbeviser og de til de enkelte bestemmelser i udkastet knyttede bemærkninger,

skal man i det følgende gøre rede for en række af de hovedsynspunkter, der ligger til grund for det udarbejdede udkast.

B. Betingelserne for at erhverve og bevare førerbevis.

Efter færdselslovens § 18, stk. 2, er det en betingelse for udstedelse af førerbevis, at den pågældende er fyldt 18 år, at han er ædruelig og i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt iøvrigt af den fornødne åndelige og legemlige førerlyghed, og at han godtgør at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselslovgivningens bestemmelser.

Efter § 18, stk. 7, kan førerbeviset til enhver tid tages tilbage, når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis.

C. Kontrollen med at betingelserne er opfyldt.

1. Almindelige betragtninger.

Det volder ingen problemer at påse, at den pågældende har den foreskrevne alder, der dokumenteres ved døbs- eller fødselsattest. Derimod rejser de øvrige krav i § 18 problemer såvel med hensyn til kontrollen ved udstedelsen af førerbeviset som med hensyn til kontrollen med, om betingelserne fortsat er opfyldt under førerbevisets gyldighedstid.

Kravet om, at aspiranten ved erhvervelse af førerbevis er i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed m. v., påses gennem afholdelse af førerprøve, hvorom der henvises til et følgende afsnit.

Spørgsmålet om, hvorledes det sikres, at aspiranten ved erhvervelsen af førerbeviset er ædruelig og i besiddelse af fornøden åndelig og legemlig førerlyghed, og hvilke muligheder der er for at skride ind, såfremt det senere viser sig, at han ikke opfylder disse betingelser, eller der opstår formodning om, at han ikke længere er i besiddelse af fornøden kørefærdighed m. v., har givet anledning til indgående overvejelser.

Medens der ved erhvervelse og tildels også ved fornyelse af førerbevis er givet politiet særlige muligheder for at kontrollere, at vedkommende er i besiddelse af fornøden åndelig og legemlig førerlyghed ved kravet om lægeundersøgelse, og at han har fornøden kørefærdighed, gennem den foreskrevne køreprøve, er politiets muligheder for at påse, at den, der ansøger om førerbevis, er ædruelig, væsentlig ringere, ligesom mulighederne for at skride ind, såfremt

han under førerbevisets gyldighedsperiode opfører sig med at opfylde betingelserne for at have førerbevis, også er stærkt begrænsede. Det er udvalgets opfattelse, at det ville være af overordentlig stor betydning, om disse muligheder forbedredes. Det må således anses for væsentligt, at en førerbevisindehaver, der er eller bliver drikfældig, mister adgangen til at føre motor-køretøj. Ligeledes er det vigtigt, at politiet har mulighed for at skride ind, såfremt en motorfører ved gentagne forseelser afslører manglende kørefærdighed, eller det f. eks. viser sig, at han lider af sygdom, som er farlig i trafikken, navnlig sygdom, der medfører bevidstløshedsanfald.

2. Forbedring af kontrolmulighederne gennem en forbedret registrering.

Udvalget mener, at der på disse områder kunne opnås ikke ubetydelige fremskridt, såfremt de oplysninger, der tilgår politiet om en motorfører, og som er af interesse for spørgsmålet om erhvervelse eller bevarelse af allerede erhvervet førerbevis, blev registreret på en sådan måde, at de kunne udnyttes i førerbevisager.

De forhold, der i denne forbindelse navnlig kan være af betydning, er sager om lovovertrædelser i forbindelse med spirituspåvirkethed, navnlig sager om visse politivedtægtsovertrædelser, sager om overtrædelse af færdselslovgivningen, bortset fra visse i denne henseende mindre betydningsfulde sager, som f. eks. sager om parkeringsforseelser og lignende, samt endelig oplysninger, der tilgår politiet om hospitalsindlæggelser på grund af bevidstløshedsanfald og lignende.

Medens det følger af sig selv, hvorledes oplysninger om berusersager og om hospitalsindlæggelser ville kunne indgå i politiets overvejelser om udstedelse, fornyelse eller inddragelse af førerbevis, finder man anledning til at redegøre nærmere for betydningen af en samlet registrering af relevante færdselsager.

I en skrivelse af 21. juni 1955 har færdselsudvalget over for justitsministeriet rejst spørgsmålet om nye retningslinier for, i hvilke tilfælde indberetning om overtrædelse af færdselslovgivningen skal gives. Udvalget har herved henvist til bestemmelsen i færdselslovens § 70, hvorefter oplysninger om den pågældendes forhold som fører af motordrevet køretøj indgår i de faktorer, der kan danne grundlag for frakendelse af retten til at føre motorkøretøj. Færdselsudvalget finder det derfor påkrævet, at der til brug for anklage-

myndighedens overvejelser med hensyn til, om der skal nedlægges påstand på frakendelse af førerret, findes en fælles registratur, som med nogenlunde sikkerhed kan siges at rumme alle relevante oplysninger om enhver motorførers fortid. Under henvisning til den forøgelse af rigsregistraturens arbejdsområde, som indberetning om alle færdselsforseelser ville give, foreslår færdselsudvalget dog kun indberetningspligt for overtrædelse af færdselslovens §§ 15, 16, 29 og 34-37.

Færdselsudvalgets indstilling er af justitsministeriet sendt til udtalelse dels hos rigspolitichefen og dels hos anklagemyndigheden, og der er i de over sagen afgivne udtalelser i alt væsentligt givet tilslutning til færdselsudvalgets forslag, dog at der råder visse divergencer med hensyn til, hvilke færdselsforseelser der bør registreres på denne måde. Politidirektøren i København har dog udtalt sig for, at registreringen ikke sker i rigsregistraturen, men i lokale registre, og hertil har statsadvokaten i København og rigsadvokaten sluttet sig.

Udvalget har inddraget de synspunkter, der således er kommet frem i anledning af færdselsudvalgets indstilling, i sine overvejelser om, hvilken registrering der bør gennemføres til brug ved afgørelse af udstedelse, fornyelse eller inddragelse af førerbevis. Det er som tidligere anført klart, at en registrering af sager om beruselse og oplysninger om hospitalsindlæggelser og lignende kan være af betydning i førerbevis-sager, men udvalget finder, at også oplysninger om færdselsforseelser kan være af betydning for de administrative myndigheder ved behandlingen af førerbevis-sager. Man skal herved henvise til, at det efter færdselslovens § 18 er en betingelse for at erhverve og beholde førerbevis, at man er i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling, og at det følger af færdselslovens § 18, stk. 7, at førerbeviset kan tilbage-tages administrativt, når betingelsen ikke længere er opfyldt. I motorbekendtgørelsens § 55 er det bestemt, at politiet, hvis det nærer grundet tvivl om, at en person, der har førerbevis, fremdeles er i besiddelse af fornøden kørefærdighed, kan forlange, at han enten tilbageleverer førerbeviset eller aflægger fornyet praktisk prøve for den sagkyndige. Denne bestemmelse, der foreslås gentaget i det af udvalget udarbejdede udkast til en bekendtgørelse, er i praksis kun brugt: i sjældne tilfælde. Udvalget finder imidlertid, at den nævnte fremgangsmåde burde anvendes i

videre omfang og navnlig i tilfælde, hvor indehaveren af førerbeviset gennem gentagne overtrædelser af færdselsloven giver anledning til mistanke om, at han ikke er i besiddelse af fornøden kørefærdighed. Der vil jævnlig forekomme tilfælde, hvor forudsætningerne for frakendelse af førerbevis i medfør af færdselslovens § 70 ikke er tilstede, men hvor vedkommendes adfærd dog giver rimelig begrundelse for, at spørgsmålet om bevarelse af førerbevis tages op til undersøgelse.

Når bestemmelsen hidtil kun har været anvendt meget lidt i praksis, skyldes det formentlig bl. a., at den myndighed, der har udstedt førerbeviset, kun i ringe omfang har interesseret sig for, hvilke overtrædelser den pågældende gør sig skyldig i. Udvalget må anse det for meget ønskeligt, at registreringen af færdselsforseelser tilrettelægges således, at førerbevismyndigheden kan følge med i, hvad den pågældende gør sig skyldig i af forseelser, således at den i givet fald kan bringe den fornævnte bestemmelse i anvendelse. Man skal i denne forbindelse pege på, at en sådan praksis vil kunne føre til, at virkelig uegnede motorførere udskilles.

Det er imidlertid klart, at det vil være en forudsætning for at gennemføre en sådan praksis, at sager om færdselslovsovertrædelser af relevans registreres hos politiet på det sted, hvor førerbeviset er udstedt. Udvalget finder, at de af færdselsudvalget anførte betragtninger og de ovenfor anførte synspunkter i høj grad taler for, at man indfører en systematisk registrering af færdselsforseelser af en vis betydning, og man finder endvidere, at de ovenfor anførte synspunkter taler for, at man vælger lokal registrering i stedet for registrering i rigsregistraturen.

Det nuværende registreringsssystem.

Ved cirkulærer og kundgørelser udstedt af rigspolitichefen er der givet anvisninger på, hvilke oplysninger der bør indberettes til rigsregistraturen, og hvilke oplysninger der vil blive givet af rigsregistraturen på politikredsens forespørgsler. Af de oplysninger, der herefter skal registreres, kan navnlig følgende være af betydning ved udstedelse, inddragning eller fornyelse af førerbevis:

- 1) overtrædelse af færdselslovens § 15, § 16, stk. 1 og 2, og § 69, stk. 1, 2. punktum.
- 2) overtrædelser af færdselslovens §§ 34-37,

§ 39, stk. 1, 2. punktum, § 39, stk. 3, og § 44, stk. 1, såfremt der er vedtaget eller idømt bøde på 100 kr., eller derover, eller når frihedsstraf er idømt.

3) grovere og gentagne overtrædelser af politivedtægtens bestemmelser om beruselse, slagsmål og værtshusuorden.

4) hospitalsindlæggelser, der sker ved politiets foranstaltning, f. eks. fra gaden ved pludseligt ildebefindende, færdseluheld eller tilskadekomst iøvrigt, eller hvor politiet kommer til kundskab om hospitalsindlæggelser fra arbejdsplads m. v.

Det bemærkes, at der i rigsregistraturen yderligere sker notering af oplysninger fra andre sagsområder, f. eks. domme vedrørende overtrædelse af straffeloven, der kan være af betydning i førerbevisager.

I D.P.E. optages bl. a. oplysninger om afholdspålæg, andre pålæg, tilhold, administrativ inddragelse af førerbevis og frakendelse af førerbevis.

Til rigsregistraturen sker der endvidere indberetninger om frakendelser og administrative inddragelser af førerbeviser. Derudover foretages indberetning til rigsregistraturen i det foran anviste omfang fuldt ud af Københavns politi - for hvilket rigsregistraturen tjener som lokalregistratur - og visse andre politikredse, navnlig de store. De fleste politikredse uden for København indberetter imidlertid kun i ringe omfang andet end frakendelse og administrative inddragelser.

Også lokalt sker der registreringer, der kan være af betydning for førerbevispørgsmålet. Således kan strafferegistre og de lokale bøderegistre, der findes, indeholde oplysninger, der kan være af betydning i førerbevisager. Endelig skal man henvise til, at justitsministeriet i et cirkulære af 23. september 1952 om kontrol med motorføreres ædruelighed har henvist politiet til at benytte den fremgangsmåde at registrere oplysninger om berusersager vedrørende personer, der har førerbevis, i førerbeviskartoteket, således at spørgsmålet om inddragelse af førerbeviset tages op, når antallet af sager skønnes at give anledning hertil, ligesom disse antegnelser tages i betragtning, når førerbeviset begæres fornyet.

I cirkulæret har justitsministeriet som vejledende for praktiseringen af cirkulærets anvis-

ninger anført, at såfremt en person inden for et tidsrum af f. eks. 2 år har opnået 3-4 antegnelser, og sagerne ikke umiddelbart giver tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen om inddragelse eller nægtelse af fornyelse, bør hans ædruelighedsforhold gøres til genstand for nærmere undersøgelse, om fornødent ved afhøring af den pågældendes arbejdsgiver, naboer og andre.

Justitsministeriet forudsætter i cirkulæret, at der forud for udstedelse af førerbevis til personer, der ikke har haft førerbevis i den forudgående periode, på hensigtsmæssig måde — herunder ved undersøgelse af bødekartotek, eventuelt rekvisition af begrænset registraturattest m. v. - foretages undersøgelser af den pågældendes ædruelighedsforhold, såfremt disse ikke i forvejen er politiet bekendt.

/ hvilket omfang udnyttes de stedfindende registreringer i førerbevisager.

Efter det system, der i øjeblikket praktiseres, kan man ikke uden videre gå ud fra, at de oplysninger, der findes i rigsregistraturen, altid udnyttes i tilfælde af udstedelse eller fornyelse af førerbevis, og der følges i denne henseende en ret varierende praksis i de forskellige politikredse. I 1956 blev der i hele landet udstedt 79.118 nye førerbeviser, og 190.464 førerbeviser blev fornyet, ialt 269-582; af disse udstedtes eller fornyedes 36.869 førerbeviser af Københavns politi, der ved egen foranstaltning søger oplysninger om disse personer i rigsregistraturen. Vedrørende udstedte eller fornyede førerbeviser uden for København - ialt 232.713 - rettedes der forespørgsel til rigsregistraturen i 63.765 tilfælde. Nogle politikredse - navnlig de store politikredse, herunder birkerne i Storkøbenhavn - retter forespørgsel til rigsregistraturen vedrørende alle udstedelser og fornyelser af førerbeviser, mens en del politikredse kun spørger i rigsregistraturen i et begrænset antal tilfælde. Endelig er der en del — hovedsagelig de mindre - politikredse, der overhovedet ikke retter forespørgsler til rigsregistraturen, formentlig fordi man i disse kredse mener at have det fornødne kendskab til befolkningen, en vurdering, der forekommer meget optimistisk, navnlig i betragtning af, at der ikke kan have tilstrækkeligt kendskab til tilflytteres forhold. En vis sikkerhed kan der opnås ved benyttelse af D.P.E., men kun inden for det ret begrænsede område af oplysninger, som D.P.E. indeholder.

Det vil fremgå af det foran anførte, at de

myndigheder, der er beskæftiget med udstedelse og fornyelse af førerbeviser, og som i givet fald skal tage stilling til spørgsmålet om inddragelse af førerbevis, kun i ret ufuldstændig grad vil være i besiddelse af oplysninger, der kan være af relevans for afgørelsen. I de tilfælde, hvor der rettes forespørgsel til rigsregistraturen, har man således ikke sikkerhed for, at der tilvejebringes fuldstændigt materiale, dels fordi det er begrænset, hvad rigsregistraturen medtager i attesterne, dels og navnlig fordi en række af de sager, der kan være af betydning, — det gælder navnlig sager om beruselse og sager om overtrædelse af færdselsloven, — ikke er indberettet til rigsregistraturen. Og endelig må det som noget meget væsentligt fremhæves, at man ikke kan regne med, at førerbeviskontorerne bliver bekendt med sager, der kunne føre til inddragelse af førerbevis, hvis gyldighedstid ikke er udløbet.

I de kredse, hvor man ikke rekvirerer oplysninger fra rigsregistraturen, vil materialet i endnu højere grad være mangelfuldt. Ganske vist vil de lokale registre ofte indeholde oplysninger af betydning, men i alle tilfælde, hvor forseelsen, hospitalsindlæggelsen eller lignende er foregået i en fremmed kreds, vil man intet vide om det passerede.

Udvalgets forslag om førerbeviskartoteker.

Udvalget har anset det for naturligt at tage sit udgangspunkt i, at det må anses for ønskeligt, at alle relevante oplysninger kommer førerbevismyndighederne i hænde. Det er dog klart, at der må foretages en afvejelse af på den ene side betydningen af de forskellige oplysninger og på den anden side den belastning og de udgifter, en fuldstændig gennemførelse af registreringen vil medføre for administrationen.

Udvalgets forslag (se side 54) vedrører først og fremmest registreringen af oplysninger om personer, der har erhvervet førerbevis. Det er klart, at det af hensyn til behandlingen af ansøgninger om 1. gangs-udstedelse af førerbevis kunne være af betydning, at man til enhver tid havde mulighed for også for sådanne personer at samle et fuldstændigt materiale. Dette ville imidlertid nødvendiggøre en ret væsentlig udvidelse af kravene til registrering i rigsregistraturen, og dette finder udvalget ikke, at der er tilstrækkelig anledning til. Man har herved haft for øje, at oplysninger om sådanne personers overtrædelse af færdselslovgivningen kun meget sjældent vil være af betydning ved udstedelsen

af førerbevis. Derimod kunne oplysning om berusersager og hospitalsindlæggelser nok have en vis betydning. Men i betragtning af, at en udvidet registrering måtte omfatte alle og således også alle de mange, der aldrig nogensinde erhverver førerbevis, finder udvalget ikke, at der er tilstrækkelig motivering for at ændre den hidtil fulgte praksis.

Man vil dog anse det for naturligt, at den praksis, der i øjeblikket følges af en væsentlig del af politikredsene, hvorefter man også ved 1. gangs-udstedelse af førerbevis indhenter rigsregistraturattest, udvides til at omfatte samtlige politikredse. Dels vil der ikke sjældent i registraturen findes oplysninger, der kan være af betydning, og dels vil det, hvis man iøvrigt indfører registrering i førerbeviskartotekerne, være nødvendigt for at sikre sig imod, at personer, der er frakendt førerbevis eller administrativt har fået det frataget, ved at flytte til en anden kreds og ansøge om førerbevis uden at oplyse, at de tidligere har haft førerbevis, derved skjuler deres fortid som motorførere.

Det vil fremgå af det i det tidligere afsnit anførte, at gode grunde derimod taler for, at der foretages en registrering af alle relevante oplysninger vedrørende personer, der har førerbevis. Spørgsmålet bliver, om en sådan registrering bør foregå centralt i rigsregistraturen, eller om man bør samle oplysningerne på det sted, hvor førerbeviset er udstedt.

Udvalget har forhandlet med rigspolitichefembedet om spørgsmålet. Embedet har givet udtryk for, at rigsregistraturen bør være central for indsamling og meddelelse af alle relevante oplysninger, da denne ordning vil være mere rationel end en decentralisering ved samling af oplysninger i de enkelte politikredses førerbeviskartotek. Bl. a. har embedet fremhævet, at førerbeviskartotekerne kun kan indeholde oplysninger om personer, der har førerbevis, mens oplysninger om andre, som jo senere kan ansøge om førerbevis, ikke kan have dér. Oplysningerne haves da ikke, når andragende om førerbevis indkommer. På den anden side har embedet fremhævet, at det ville betyde en væsentlig udvidelse af rigsregistraturens arbejde, hvis alle de relevante oplysninger skulle registreres, og der skulle svares på forespørgsler ved alle førerbevisager. Det ville nødvendiggøre en udvidelse af personalet.

Efter udvalgets opfattelse er der imidlertid gode grunde, der taler for at foretrække en lokal registrering i førerbeviskartotekerne. Man kan

herved for det første henviser til, at de fleste politikredse i forvejen fører kartotek over udstedte førerbeviser, og at der således eksisterer et apparat, der kan bære registreringen.

Hertil kommer, at den lokale registrering i allerhøjeste grad må antages at indskrænke korrespondancen om registreringen, idet alle sager, der behandles i vedkommendes hjemkreds, vil kunne gennemføres, uden at der sendes forespørgsel nogetsteds hen, idet man alene kan foretage eftersyn i eget kartotek og senere foretage notering af den nye sag i samme kartotek. En i Ålborg politikreds foretaget undersøgelse har vist, at 1/3 af de personer, der som førere af motorkøretøjer har været impliceret i færdselsuheld i politikredsen, var hjemmehørende uden for kredsen, mens de 2/3 var hjemmehørende i kredsen. Det må således antages, at man i et flertal af tilfældene kan undgå skriverier om registreringen, mens man, hvis alt skulle passere rigsregistraturen, dels måtte rette skriftlig forespørgsel i disse tilfælde, og dels skriftligt måtte indberette de nye sager til registraturen.

Det afgørende argument for at foretrække den lokale registrering er imidlertid, at man derved sikrer, at oplysninger, der kan føre til overvejelser om inddragelse af førerbevis, bliver samlet hos den myndighed, hvem det påhviler eventuelt at rejse sag herom. Indføres der central registrering, vil alle forseelser hidrørende fra »fremmede kredse« tidligst komme frem, når førerbeviset skal fornyes.

Ordningen indebærer som tidligere antydet den mangel, at der vil være mulighed for omgåelse ved, at en person, der er frakendt føreret, eller hvis førerbevis er inddraget, efter at være flyttet til en anden politikreds ansøger om førerbevis, idet han fortier at have haft førerbevis. Hvis rigsregistraturen ikke har denne oplysning, og hvis politiet ikke spørger rigsregistraturen, kan en sådan person efter bestået prøve erhverve førerbevis. Derfor er det i udkastet til cirkulære (se side 54) foreslået, at der til rigsregistraturen skal indberettes:

1. domme, hvorved retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, er frakendt.
2. administrative inddragelser af førerbevis.
3. fældende domme for overtrædelse af færdselslovens §§ 15 og 16 ved kørsel med motordrevet køretøj, derunder cykel med hjælpemotor.

Det er af samme grund foreslået, at der altid

forud for første udstedelse af førerbevis skal spørges i rigsregistraturen.

Der vil efter udvalgets opfattelse ikke være nogen nødvendighed for derudover at registrere færdselsovertrædelser begået af førerbevisindehavere i rigsregistraturen, når de registreres i førerbeviskartoteket, selv om man derved fraviger de almindelige regler om, hvilke straffe der skal indberettes til rigsregistraturen. Man lægger herved vægt på, at det vanskeligt kan tænkes, at sager om overtrædelse af færdselslovgivningen er af betydning ved behandlingen af sager om lovovertrædelser på andre områder.

Udvalget har drøftet, om man for så vidt angår registreringen af færdselsforseelser burde blive stående ved indberetningspligt for de af færdselsudvalgets foreslåede forseelser, nemlig overtrædelse af færdselslovens §§ 15, 16, 29 og 34-37.

Rigspolitechefen har som nævnt foreslået yderligere visse bestemmelser medtaget i indberetningspligten, men har til gengæld foreslået indberetningspligten - bortset fra færdselslovens §§ 15 og 16 - begrænset til sager, der afgøres med straf af mindst bøde på 100 kr.

Politidirektøren i København, statsadvokaterne og rigsadvokaten har i deres erklæringer over spørgsmålet dels fremhævet, at indberetningspligten for at have værdi med hensyn til påstand om frakendelse efter færdselslovens § 70 bør udvides til at omfatte endnu en række af forseelser, og at en minimumsgrænse til bøder på 100 kr. ville bevirke, at mange relevante forseelser ikke bliver registreret. Endelig har disse myndigheder anbefalet lokal registrering af oplysningerne som af udvalget foreslået.

Udvalget er enig om at foreslå indberetningspligt for alle overtrædelser af færdselslovens §§ 15-16, 17, 24, 26-27, 29, 33-37, 41-42, 43, stk. 3, §§ 44 og 45. Rigspolitechefens forslag om begrænsning af kategorierne af forseelser og begrænsning til de groveste af forseelserne er begrundet i frygten for at fylde rigsregistraturen med værdiløst stof og den dermed forbundne arbejdsudvidelse. Udvalget har imidlertid ment, at det dels af hensyn til færdselssikkerheden er påkrævet, at man får de foreslåede forseelser med, og dels ment, at dette ved den af udvalget foreslåede ordning kan ske på en nem og lidet arbejdskrævende måde.

Udvalget har drøftet, om man burde have en minimumssats som af rigspolitechefen foreslået, således at man derved undgik, at betydningsløse småsager blev registreret. En foretagen under-

søgelse viser imidlertid, at praksis med hensyn til bøder for færdselsforseelser er overordentlig uensartet i de forskellige rets- og politikredse. Det kan således nævnes, at føring af motorkøretøj uden førerbevis er straffet med bøder varierende fra 50 til 400 kr., at uforsigtig igangsætning fra kantsten (færdselslovens § 33, stk. 4) er straffet med bøder varierende fra 20 til 300 kr. for forseelser af samme karakter, at til-sidesættelse af vigepligt ved hovedvej er straffet med bøder fra 40 til 300 kr., og at ikke-respektering af fuld-stop-tavle er straffet med bøder fra 30 til 300 kr. for forseelser af samme karakter. Undersøgelsen viser desuden, at der i nogle retskredse er en udpræget tendens til at sætte bøderne i påkørselssager langt lavere end bøder for samme forseelse, hvor ingen skade er sket. Udvalget har derfor ment, at en minimumsgrænse for bødens størrelse vil gøre registreringsværdi problematisk og i hvert fald vil medføre ulige behandling af motorførerne.

Der vil fra de foreslåede bestemmelsers ikrafttræden gå 5 år, før førerbeviskartotekerne vil være fuldstændige. Efter forslaget skal rigsregistraturen ikke høres om fornyelser af førerbeviser i denne periode, uanset at en del politikredse nu hører rigsregistraturen i sådanne tilfælde. Derved kan en del relevante oplysninger, som findes i rigsregistraturen, forblive ubenyttede. Man har overvejet at foreskrive høring af rigsregistraturen ved alle fornyelser af førerbeviser i denne periode. Dette ville medføre en betydelig belastning af rigsregistraturen i forhold til dennes nuværende arbejdsmængde på dette område. Oplysninger i rigsregistraturen om, at førerbevis er frakendt eller inddraget, vil ikke være af betydning ved fornyelser af førerbeviser, da det gamle førerbevis skal afleveres ved ansøgningen om fornyelse. Det må følgelig være mindre betydningsfulde oplysninger, rigsregistraturen kan have om sådanne personer. Hertil kommer, at det vil være tilfældigt, om der er indsendt oplysninger til rigsregistraturen om en bestemt motorfører, og at en stor del af politikredsene nu faktisk ikke hører rigsregistraturen om fornyelser. Herefter har udvalget ikke foreslået obligatorisk høring af rigsregistraturen ved fornyelser af førerbeviser i denne overgangsperiode, men blot foreskrevet anvendelse af de eksisterende bødekartoteker og førerbeviskartoteker. Dette synes forsvarligt, fordi der ikke herved sker noget tilbageskridt, og fordi denne overgangsmangel gradvis vil svinde ind for sluttelig helt at forsvinde. Allerede et par år efter

ordningens ikrafttræden vil førerbeviskartotekerne have en ikke ringe værdi derved, at det vides, at der siden nyordningens ikrafttræden ikke for politiet har foreligget andre oplysninger om manglende førerlighed, færdselsforseelser o. s. v. end dem, der er anført i kartotekskortet for hver enkelt fører.

3. Mulighed for kontrol med legemlig og åndelig førerlighed.

Bestemmelserne om, hvilken betydning der bør tillægges legemlige og åndelige mangler i forbindelse med udstedelse af førerbevis, findes dels i motorbekendtgørelsens § 44, dels i justitsministeriets cirkulære af 15. september 1950, der giver indgående instruktioner til politiet om, hvilken betydning man må tillægge mangler, der konstateres ved lægeundersøgelsen, og i hvilke tilfælde forelæggelse for sundhedsstyrelsen bør finde sted.

Der foreligger hverken fra justitsministeriets eller sundhedsstyrelsens praksis tilfælde, der tyder på, at de forannævnte regler om de rent lægelige krav ikke fungerer fuldtud tilfredsstillende, og udvalget har derfor ikke fundet grundlag for at overveje nogen ændringer i disse bestemmelser.

Derimod har man indgående drøftet, om der er mulighed for at tilvejebringe større sikkerhed for, at de oplysninger, der optages i lægeattesterne, er rigtige og udtømmende. Man har herved navnlig haft opmærksomheden henvendt på 3 spørgsmål, nemlig dels om der ved en videre udformning af den i 1950 udarbejdede blanket til lægeattest kan fremtvinges relevante oplysninger, som nu savnes, dels om der er mulighed for at gennemføre en regel om, at attesten skal udstedes af ansøgerens egen læge, hvorved man i et vist omfang kunne sikre sig imod, at lidelser, der ikke giver sig umiddelbart tilkendte, blev holdt skjult, dels endelig om der kunne være grund til, navnlig for så vidt angår den åndelige førerlighed, at foretage videregående undersøgelser end de, der kan foretages under en sædvanlig lægeundersøgelse, enten i alle tilfælde eller dog i tilfælde, hvor særlige forhold kunne tale derfor.

I udvalgets drøftelser af disse spørgsmål har overlæge, dr. Meldahl fra sundhedsstyrelsen deltaget. Endvidere har lederen af Københavns kommunes psykotekniske institut, magister Poul Bahnsen, deltaget i drøftelser om muligheden for og betydningen af at foretage psykotekniske prøver af ansøgere til førerbevis.

Hvad det førstnævnte spørgsmål angår, bemærkes, at der for udvalget har foreligget oplysninger om mangelfuld udfyldning af lægeattester dels i tilfælde, hvor den pågældende læge ikke har erkendt en tilstedeværende lidelse, dels hvor lidelsen vel har været kendt, men hvor oplysningerne om den har været utilstrækkelige. I de tilfælde, der har foreligget oplyst, har manglerne ved attesten dog ikke kunnet føres tilbage til mangler i attestformularen, men må antages at skyldes mangelfuld undersøgelse og mangelfuld besvarelse af de i attesten stillede spørgsmål. Der foreligger ikke for udvalget oplysninger om, at man i justitsministeriet eller sundhedsstyrelsen har erfaringer i retning af, at mere fyldestgørende besvarelse ville kunne opnås ved ændringer eller supplement til blankettens spørgsmål eller ved ændringer i den på blankettens bagside trykte vejledning.

Man har dernæst overvejet, om det ikke ville være muligt at stille krav om, at attesten skulle udstedes af andragerens sædvanlige læge. At en sådan ordning ville indebære fordele, er åbenbart. Det er ikke praktisk muligt at stille krav om, at der forud for udfyldelsen af lægeattesten skal foretages en grundig undersøgelse af andrageren, f. eks. undersøgelse af urinen med henblik på, om han har sukkersyge, og lægen må derfor ved udfyldelsen af attesten i vidt omfang bygge på andragerens eget udsagn. Dette indebærer selvsagt en fristelse for den, der lider af en sygdom, som ikke umiddelbart kan erkendes, f. eks. sukkersyge, til at undgå at sygdommen oplyses ved at opsøge en læge, som ikke kender ham.

På den i øjeblikket anvendte blanket skal andrageren, hvis han ikke benytter sin sædvanlige læge, gøre rede for grunden hertil. Det må dog erkendes, at dette spørgsmål ikke betyder nogen væsentlig hindring for den, der har en særlig grund til at undgå sin egen læge. Det er af sundhedsstyrelsen oplyst, at denne tidligere har overvejet at stille krav om benyttelse af egen læge, men ikke fandt kravet gennemførligt, dels fordi mange ikke har fast læge, og dels fordi kravet ikke vil kunne gennemføres i lægens ferie. Dette resultat kan udvalget tiltræde.

Udvalget har i denne forbindelse haft opmærksomheden henledt på, at nogle læger har specialiseret sig i udstedelse af lægeattester til brug for førerbeviser til billigere takst end lægernes sædvanlige. Efter at sundhedsstyrelsen og Københavns politi har oplyst, at man ikke har dårlige erfaringer med hensyn til disse attester,

men tværtimod nærmest har det indtryk, at disse læger er ret nøjeregnende med attesternes forsvarelige udfyldning, - formentlig fordi de påregner, at myndighederne i særlig grad er på vagt overfor dem —, mener man ikke, at der er grund til at stille forslag på dette område.

Udvalget har overvejet, om der er trang til og mulighed for udenfor rammerne af den nuværende lægeundersøgelse at foretage mere indgående undersøgelse af førerbevisaspiranter. Dette spørgsmål kommer kun i ringere grad frem med hensyn til legemlige mangler, der i langt det overvejende antal tilfælde vil blive oplyst gennem den sædvanlige lægeundersøgelse, og oplysninger herom i lægeattesten vil som regel give sikre holdepunkter for, om en specialistundersøgelse er påkrævet. Det er da også givet, at fysiske mangler kun i ringe grad optræder som ulykkesvoldende faktor.

Langt vanskeligere stiller det sig med de psykiske mangler. Der haves erfaring for, at et mindre antal motorførere viser tilbøjelighed til at forårsage ulykker i trafikken, og det er nærliggende at antage, at dette for en dels vedkommende skyldes mentale defekter ved sådanne personer.

Det må her først fastslås, at den almindelige lægeundersøgelse som regel kun i ekstreme tilfælde kan ventes at afsløre og på tilfredsstillende måde diagnosticere sådanne psykiske afvigelser. Som tilfælde af denne art kan nævnes udpræget åndssvaghed, fremskredet senilitet og udtalt sindssygdom. I andre tilfælde af egentlig psykisk abnormitet som f. eks. åndssvaghed i lettere grad og mindre udtalte former for sindssygdom vil det ofte kræve en indgående specialundersøgelse at stille en lægelig korrekt diagnose.

Hertil kommer imidlertid, at selv en lægelig korrekt diagnose, der placerer en ansøger som psykisk abnorm, vel kan være vejledende, men ingenlunde behøver at være afgørende for, om ansøgeren kan erhverve førerbevis. Intelligensrelation til kørefærdighed kan - når man ser bort fra de i højere grad åndssvage personer - ikke bedømmes. F. eks. kan konstateringen af lettere åndssvaghed hos en person ikke i sig selv danne grundlag for at antage, at vedkommende er uegnet til at være motorfører. En lettere åndssvag person kan godt blive en udmærket motorfører, selvom han sandsynligvis må have en mere indgående og langvarig undervisning både for så vidt angår den teoretiske og den praktiske del af førerprøvens pensum.

Når åndssvaghed er konstateret, f. eks. ved at

en person har været inddraget under åndssvageforsorg, vil politiet, før andrageren får lejlighed til at aflægge førerprøve, forelægge sagen for sundhedsstyrelsen. Denne kræver da ofte en såkaldt orienterende prøve, hvis formål alene er at skabe klarhed over intelligensmanglens betydning for vedkommendes egnethed som motorfører, men ikke hans færdighed, som skal bedømmes af den sagkyndige ved den egentlige førerprøve. Denne orienterende prøve danner grundlag for sundhedsstyrelsens stillingtagen til sagen.

Medens således ikke enhver psykisk abnormitet kan begrunde nægtelse af førerbevis, er det på den anden side klart, at psykiske egenskaber, der må placeres indenfor det normale rammer, kan være af en sådan karakter, at deres indehaver ikke er egnet til at føre motorkøretøj. Det ligger i sagens natur, at det ikke er muligt at foretage en skarp opdeling af sådanne diskvalificerende egenskaber, men der kan være grund til at fremdrage nogle karakteristiske tilfælde.

Det er således udvalgets opfattelse, uden at det er muligt at underbygge denne med statistisk materiale, at en del af de personer, der hyppigt volder færdselsulykker, lider af visse karakterbrist, navnlig forskellige former for og grader af psykopati. Sådanne egenskaber udelukker ikke, at den pågældende er i stand til fuldtud at tilegne sig de fornødne teoretiske kundskaber og den fornødne praktiske kørefærdighed.

Andre personer vil på grund af manglende praktisk sans og manglende evne til at reagere tilstrækkeligt hurtigt og adækvat være mindre egnet som førere af motorkøretøjer.

Det er en selvfølge, at det ville være af betydning værdi, om det var muligt på forhånd at udskille personer med manglende psykiske kvalifikationer, og udvalget har overvejet, om der er mulighed herfor ved at knytte særlige lægelige eller psykologiske prøver til udstedelsen af førerbevis.

I endnu højere grad end ved de egentlige psykiske abnormitetstilfælde gælder det med hensyn til de ovenfor anførte psykiske afvigelser, at det ikke kan ventes, at disse afsløres ved den almindelige lægeundersøgelse.

Derimod er det givet, at nogle af tilfældene vil give sig udslag ved selve køreprøven og føre til, at aspiranten ikke består prøven. Tilbage bliver de tilfælde, hvor manglerne ikke afsløres ved prøven. Nogle personer kan være i besiddelse af den fornødne tekniske kørefærdighed,

men kan på grund af karakterdefekter optræde så hensynsløst i færdslen, at de er uegnede til at være motorførere. De fleste af denne kategori må forventes at bestå førerprøven, fordi de under denne formår at afdre deres uheldige tilbøjeligheder. Endelig kan aspiranter, der mangler den fornødne kørefærdighed eller de fornødne teoretiske kundskaber, ved held klare sig igennem prøven.

Man kunne her rejse det spørgsmål, om man ved indførelsen af en udvidet lægelig undersøgelse af ansøgenes psykiske kvalifikationer ville have mulighed for at udskille de uegnede. En sådan mulighed består utvivlsomt udfra en rent teoretisk betragtning, men det er en selvfølge, at det er praktisk aldeles uigenneførligt at foretage en sådan undersøgelse af alle førerbevisaspiranter, og den vil derfor kun komme på tale i de undtagelsestilfælde, hvor der ved lægeundersøgelsen er konstateret en psykisk abnormitet, uden at det har været muligt at karakterisere denne så fyldestgørende, at den almindelige lægeerklæring kan danne grundlag for afgørelsen.

Man har dernæst overvejet, om det ville være muligt at udskille en del af de uegnede ved at foreskrive psykoteknisk prøve i forbindelse med erhvervelse af førerbevis.

Psykoteknisk institut har gennem årene foretaget et mindre antal undersøgelser af nogle førerprøveaspiranter, hvis egnethed som motorførere politiet, motorsagkyndige eller læger havde rejst tvivl om. Således har instituttet kunnet yde vejledning med hensyn til spørgsmålet, om nogle døvstumme og nogle spastikere var i besiddelse af evnen til at opnå tilstrækkelig kørefærdighed. Ligeledes har instituttet afgivet erklæringer vedrørende ældre motorførere. Instituttet har ved prøve af en psykopatisk præget person kunnet konstatere, at han var ude af stand til at koncentrere sig, og at han enten overvurderede sine evner eller undervurderede de opgaver, han blev stillet overfor.

Magister Bahnsen har fremhævet, at instituttets erfaringsmateriale er for spinkelt og apparaturet for utilstrækkeligt til, at instituttet for tiden vil kunne påtage sig videregående opgaver på det drøftede område. Han har udtalt, at man ved psykotekniske prøver alene kan afgøre, om personer besidder de grundlæggende evner, som en motorfører skal have, men ikke kan afgøre, om personen har opnået eller vil kunne opnå den fornødne færdighed, hvilket alene kan afgøres ved førerprøven. Instituttet vil i en del

tilfælde kunne afgive erklæringer til vejledning for myndighederne ved afgørelse af, om førerbevis bør udstedes, inddrages eller frakendes. Erklæringerne kan derimod ikke være eneafgørende for myndighedernes stillingtagen til afgørelser af sådanne tilfælde, men kan alene tælle med sammen med de øvrige faktorer i sagen. Efter det af forstanderen anførte kan udvalget tiltræde hans konklusion.

Udvalget er efter det anførte nået til det resultat, at der ikke for tiden er grundlag for at ændre de hidtidige bestemmelser angående kravene om åndelig og legemlig førerlighed eller om lægeundersøgelserne forud for udstedelse eller fornyelse af førerbevis, ligesom der ikke er grund til i videre omfang end hidtil at foretage psykotekniske undersøgelser i denne forbindelse.

Udvalget er ved drøftelserne med sundhedsstyrelsen og magister Bahnsen blevet bestyrket i sin opfattelse af, at det som hidtil i almindelighed kun ved, at førerprøven består, kan bedømmes, om en person har de fornødne psykiske kvalifikationer til at blive eller vedblive at være motorfører.

Under udvalgets drøftelser af kravene til den legemlige og åndelige førerlighed er det oplyst, at det af og til forekommer, at den sagkyndige under prøven konstaterer eller får mistanke om mangler, hvorom der intet er anført i lægeattesten. Det er således nævnt, at en førerprøveaspirant viste sig at være ude af stand til at dreje hovedet til siderne, da han led af nakkestivhed, uden at lægeattesten indeholdt oplysning herom. Det var sundhedsstyrelsens repræsentants standpunkt, — som udvalget kan tiltræde, — at den sagkyndige i et sådant tilfælde, hvor han ved prøven kan konstatere, at aspiranten er ude af stand til at køre forsvarligt, bør træffe afgørelse om, at aspiranten ikke har bestået prøven. Det vil ikke være nødvendigt at tilbagevise attesten til politiet, men ved tilbagevendelsen af førerbevisakterne til politiet bør den sagkyndige sammen med oplysningen om, at prøven ikke er bestået, anføre sine bemærkninger om den fundne lidelse og dens betydning for kørefærdigheden. Finder den sagkyndige ved en prøve en mindre graverende lidelse, som ikke hindrer aspiranten i at gennemføre prøven på tilfredsstillende måde, således at han består, men den sagkyndige alligevel kommer i tvivl om, hvorvidt lidelsen kan forringe den pågældendes evne til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde, bør den sagkyndige ved tilbagevendelse af førerbevisakterne til politiet

sammen med oplysningen om, at prøven er bestået, anføre sine bemærkninger om lidelsen. Politiet bør derefter, inden førerbevis udstedes, forelægge spørgsmålet for den læge, der har udstedt lægeattesten. Såfremt lægens bemærkninger eller omstændighederne iøvrigt gør det påkrævet, gås der derefter frem i overensstemmelse med forskrifterne i udkastets § 3.

Der er endvidere for udvalget oplyst tilfælde, hvor den sagkyndige ved prøven måtte formode, at aspiranten ikke havde den fulde åndelige førerlighed, uanset blank lægeattest forelå. Udvalget mener, i overensstemmelse med sundhedsstyrelsens repræsentant, at den sagkyndige i sådanne tilfælde bør forholde sig ganske som ovenfor anført ved mangler ved den legemlige førerlighed, d. v. s. ved tilbagesendelsen af førerbevisakterne til politiet sammen med oplysningen om, hvorvidt prøven er bestået eller ikke bestået, anføre sine bemærkninger om den formodede åndelige mangel og dens betydning for aspirantens evne til at føre motorkøretøj.

Udvalget finder, at der bør lægges megen vægt på, at de sagkyndige ved førerprøven er opmærksomme på, om der foreligger åndelige eller fysiske mangler udover det i lægeattesterne anførte, og at de sagkyndige anfører disse mangler overfor politiet.

»Ulykkesfugle«.

Medens det som anført kun i særlige tilfælde vil være muligt at foretage større undersøgelser med hensyn til personer, der ansøger om opnåelse eller fornyelse af førerbevis, kan man rejse det spørgsmål, om der ikke i videre omfang bør blive tale om undersøgelse af personer, der er i besiddelse af førerbevis, men på den ene eller den anden måde viser sig uegnet til at føre motorkøretøj. Spørgsmålet må ses i forbindelse med den nuværende motorbekendtgørelses § 55, der med enkelte ændringer foreslås opretholdt, se udkastets § 31, og hænger nøje sammen med spørgsmålet om, hvilke midler man har til at skride ind mod de såkaldte »ulykkesfugle«, d. v. s. personer, der gentagne gange forvolder færdselsuheld.

Såfremt udvalgets forslag om oprettelse af førerbeviskartoteker føres ud i livet, vil motorkontorerne få et mere fuldstændigt grundlag til belysning af vedkommende motorførers adfærd, og spørgsmålet bliver, hvorledes disse oplysninger bør udnyttes. På den ene side må der her tages hensyn til i videst muligt omfang at forhindre, at sådanne personer fortsat volder ulyk-

ker, på den anden side må man i overvejelserne inddrage, at der må skabes visse garantier for, at der ikke sker vilkårlig inddragelse af førerbevis.

Undersøgelser, der er foretaget, peger i retning af, at en del motorførere aldrig eller sjældent begår færdselsforseelser, mens på den anden side nogle motorførere begår en række færdselsforseelser. Selv om der ikke for udvalget foreligger eksakte undersøgelser, der kan vise, hvilken rolle denne omstændighed spiller for færdselsulykkernes antal, er udvalget dog ikke i tvivl om, at det må tillægges stor betydning, om der kunne træffes foranstaltninger til at begrænse sådanne »ulykkesfugle« uheldige indflydelse på trafikken.

En fuldstændig rationel fremgangsmåde måtte forudsætte, at man først forsøgte at foretage en kortlægning af, hvilke psykiske egenskaber der er karakteristiske for de personer, som viser sig særlig tilbøjelige til at forvolde ulykker. Selv om en sådan undersøgelse ikke foreligger, finder udvalget dog, at der skulle være mulighed for at opnå visse resultater gennem udnyttelse af førerbeviskartotekernes materiale.

Udvalget har, som tidligere omtalt, med overlæge Meldahl, sundhedsstyrelsen, og magister Bahnsen, psykoteknik institut, drøftet spørgsmålet om, hvilke muligheder der er for gennem lægeundersøgelser og psykotekniske prøver at undersøge motorføreres egnethed i trafikken, og man har herunder også drøftet problemerne i forbindelse med en eventuel inddragelse af førerbevis. De praktiske muligheder for at etablere undersøgelser i disse tilfælde er naturligvis langt større end ved 1. gangs-udstedelse af førerbevis, idet man i de tilfælde, der omfattes af motorbekendtgørelsens § 55 (udkastets § 31), opererer med en forholdsvis af grønsæt kreds af personer, som man tilmed har særlig grund til at rette søgelyset imod. Under drøftelserne har der dog været enighed om, at der også i disse situationer kun under ganske særlige omstændigheder kunne opnås klarhed ved en lægeundersøgelse eller psykoteknik prøve. Det er således blevet fremhævet, at der ikke var grund til at vente, at sådanne specialundersøgelser ville give et materiale, som kunne danne et klart grundlag for en stillingtagen til førerbevis-spørgsmålet, bortset fra de mere ekstreme tilfælde, og i disse tilfælde må det dog antages, at vedkommende motorførers mentale afvigelse ville afsløre sig ved førerprøven.

Det er dog klart, at der i visse tilfælde kan

drages nytte af lægelige undersøgelser. Som eksempel herpå kan nævnes, at mentale mangler, der er under udvikling, som f. eks. fremadskridende sindssygdom og fremadskridende senilitet, vil kunne erkendes ved en lægeundersøgelse på et tidspunkt, hvor manglerne endnu ikke er så vidt fremskredne, at de vil hindre den pågældende i at klare sig gennem en førerprøve.

Udvalget er kommet til den konklusion, at reaktionen mod førerbevisindehavere, der gentagne gange forser sig mod færdselslovgivningen, må være den, at man enten stiller krav om, at den pågældende aflægger fornyet førerprøve, såfremt han ønsker at beholde sit førerbevis, eller at der, hvor betingelserne derfor er til stede, rejses spørgsmål om frakendelse af førerbevis.

D. Kravene til førerprøven.

1. Almindelige bemærkninger.

Som anført side 7 er antallet af motorkøretøjer steget kraftigt i de sidste 10 år, og samtidig er antallet af ulykker steget væsentligt.

Der findes ingen statistik, der belyser, hvilken rolle manglende kørefærdighed spiller for denne udvikling, men det kræver ikke nærmere påvisning, at bedre uddannelse af førerbevisaspiranterne vil kunne begrænse antallet af ulykker. Denne forbedring af uddannelsen kan såvidt ses i første række opnås ved en udvidelse og skærpelse af førerprøven.

De stigende vanskeligheder i færdslen skyldes ikke alene den stigende færdselsintensitet, men også den tekniske udvikling, der er sket med hensyn til motorkøretøjerne og vejene. De nu anvendte køretøjer er bygget til at kunne køre med betydelig større hastighed end tidligere, således at der stilles større krav til førerens evne til at bedømme situationerne i færdslen og til hans evne til at reagere. Dernæst anvendes der nu langt større køretøjer - lastvogne og busser -, og der anvendes påhængsvogne i langt større omfang og af en betydeligere størrelsesorden end hidtil. På denne baggrund har udvalget ved sin gennemgang af de egentlige bestemmelser om førerprøven ikke alene set det som sin opgave at a jour-føre de gældende bestemmelser i motorbekendtgørelsens § 47 og følgende, men også indenfor rammerne af det praktisk mulige og rimelige at skærpe kravene.

2. Førerbeviskategoriene.

Efter de gældende regler (motorbekendtgørelsens § 47) af grænses de forskellige førerprøver således:

a. Motorcykler.

Prøve aflagt med solo-motorcykel giver ret til at føre motorcykel med og uden sidevogn. Prøve aflagt med motorcykel med sidevogn giver alene ret til at føre motorcykel med sidevogn.

b. Motorvogne.

1. Prøve med 4-hjulet motorvogn med egenvægt indtil 2500 kg giver ret til at føre køretøjer, der ikke overstiger denne størrelse samt personmotorvogn, indrettet til højst 7 personer, føreren iberegnet, uanset om vægten overstiger 2500 kg.
2. Prøve med 4-hjulet motorvogn med egenvægt over 2500 kg giver ret til at føre alle motorvogne over denne størrelse.

Prøve med motorvogn giver ret til at føre motorvogn af vedkommende størrelse med tilkoblet påhængsvogn, således at alene motorvognens egenvægt er afgørende for, hvilken prøve der kræves, mens påhængsvognens størrelse er ligegyldig. Således kan en fører med førerbevis til motorvogn indtil 2500 kg egenvægt føre en motorvogn, hvis vægt med fuld last overstiger dette tal, med tilkoblet påhængsvogn.

Det er efter udvalgets opfattelse uheldigt at lægge vægt alene på køretøjernes egenvægt, som ikke giver noget adækvat udtryk for kørselens sværhedsgrad. Det er desuden udvalgets opfattelse, at kørsel med påhængsvogn af nogen størrelse stiller ganske anderledes krav til føreren end kørsel uden påhængsvogn.

Udvalget foreslår (se udkast til bekendtgørelse § 8) følgende inddeling af førerbeviskategori-erne:

1) Det hidtidige »lille førerbevis« giver ret til at føre personmotorvogn med højst 8 siddepladser, foruden førerens plads, og lastmotorvogn med højest tilladt totalvægt med fuld last ikke over 3500 kg.

Der kræves særlig prøve og særligt førerbevis til at føre 2) køretøjer over denne størrelse, samt endnu 3) et særligt førerbevis for at føre motorvogn med påhængsvogn eller sættevogn med tilladt totalvægt over 750 kg. Dog giver »det lille førerbevis« ret til at føre påhængsvogn over 750 kg, såfremt vogntogets samlede største tilladte totalvægt ikke overstiger 3500 kg. Udvalget har herved taget hensyn til, at de større modeller af de almindelige personmotorvogne ifølge bestemmelserne om tilkobling af

påhængsvogn kan anvendes som trækraft til påhængsvogne over 750 kg og har fundet det urimeligt at kræve prøve aflagt med stor lastvogn og stor påhængsvogn for at erhverve ret til at føre disse små vogntog.

Kravet om en særlig påhængsvognprøve er nyt. Udvalget har herved taget i betragtning, at mens et lastvogntog før krigen sjældent kom op på større enheder end en motorvogn med største tilladte totalvægt med fuld last på 6000 kg og en påhængsvogn på 6000 kg, anvendes der nu ikke sjældent vogntog, hvis samlede totalvægt udgør 30.000 kg. Disse køretøjer og vogntog udgør allerede på grund af den plads, de optager i færdslen, en stor fare for de øvrige trafikanter, og de stiller langt større krav til føreren end de ældre og mindre køretøjer. Der kendes tilfælde, hvor cyklister er blevet dræbt ved, at føreren af en stor lastvogn med påhængsvogn under et højresving har bedømt påhængsvognens højre bageste hjuls drejeradius forkert, således at dette baghjul gik helt ind til kantstenen. Derved er cyklisterne blevet klemt mellem påhængsvognen og fortovskanten. Hertil kommer, at de store køretøjer som regel er udrustet med specielt teknisk udstyr, f. eks. særlige bremseanlæg, hvis betjening kræver særlig færdighed, ligesom disse anlægs funktion kræver en speciel pasning og vedligeholdelse, som kræver en vis teknisk indsigt. Udvalget har således modtaget indberetning om en fører af en stor lastvogn med påhængsvogn, som ikke vidste, hvorledes bremseanlægget på påhængsvognen skulle tilkobles motorvognen, og som var aldeles ukendt med normal pasning af dette anlæg. Følgen var, at påhængsvognens hjul overhovedet ikke kunne bremse under kørslen.

Udvalget har ud fra disse erfaringer foreslået en udvidelse og skærpelse af prøverne til storvogn og foreslået særlig prøve til kørsel med påhængsvogn af en vis størrelse.

Ved sit forslag til nye arter af førerprøver og førerbeviser har udvalget taget den i annek 9 i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 anførte formular til førerbevis i betragtning, således at man ved forslaget opnår, at de nationale danske førerbeviser kan anvendes ved færdsel i de lande, der har tilsluttet sig konventionen, uden at vedkommende motorfører tillige behøver at være i besiddelse af internationalt førerbevis.

Totalvægtgrænsen på 3500 kg er anvendt, dels fordi en sådan grænse forekommer mere egnet end egenvægtgrænse, der også er forladt

af de fleste lande, dels fordi denne grænse er anvendt i annek 9 i den internationale færdselskonvention.

Motorcyklernes stigende antal, deres voksende færdselsuheldstal og disse uhelds alvorlige karakter bør efter udvalgets opfattelse medføre, at prøverne til førerbevis til disse køretøjer udvides og skærpes. De hidtidige førerprøve- og førerbevis kategorier er foreslået opretholdt bortset fra den ændring, der er en følge af, at et trehjulet motorkøretøj, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg, ved færdselslovens § 2 er henført til kategorien motorcykel. Førerbevis til motorcykel giver efter udkastet ret til at føre såvel solomotorcykel som motorcykel med sidevogn og 3-hjulet motorcykel. Der kan desuden opnås førerbevis alene til motorcykel med sidevogn eller alene til 3-hjulet motorcykel. I så fald aflægges prøve alene med vedkommende art af køretøj.

Det almindelige motorcykelførerbevis opnås efter de hidtil gældende regler efter prøve alene aflagt med solomotorcykel i bykørsel, uden at den sagkyndige har været passager på køretøjet. Derved har prøven været indskrænket til kørsel over et lille område og har ikke omfattet landevejskørsel. Efter forslaget skal denne prøve dels aflægges med solomotorcykel som hidtil, og dels aflægges med motorcykel med sidevogn. Under sidevognsprøven er den sagkyndige passager på køretøjet, på bagsædet eller i sidevognen efter eget valg. Herved vil der kunne foretages en køreprøve af samme udstrækning i rum og tid som den praktiske del af prøven til motorvogn, og navnlig vil der — hvad udvalget lægger megen vægt på, da mange alvorlige ulykker med motorcykel sker på landevej — kunne foretages prøve i landevej skørsel, således at man opnår en langt sikrere bedømmelse af aspiranternes egnethed som motorførere, end man hidtil har haft.

Udvalget har gjort sig klart, at det kan være forbundet med en vis risiko for de sagkyndige at deltage som passager i prøven med motorcykel med sidevogn. Udvalget mener dog ikke, at denne risiko er af en sådan størrelsesorden, at den bør medføre, at den foreslåede regel ikke gennemføres. For det første skal hver aspirant, før han får adgang til at aflægge sidevognsprøven, gennemføre prøven med solomotorcykel tilfredsstillende. Allerede beståelsen af denne del af prøven giver et ikke ringe grundlag for bedømmelsen af aspirantens egnethed til at føre motorcykel. Efter de nugældende regler er det tilmed det eneste grundlag for bedømmelsen af

kørefærdigheden. For det andet kan de sagkyndige - i overensstemmelse med de foreslåede regler, se udkastets § 13 - begynde sidevognsprøven med manøvreprøver på ubefærdede steder og derunder gennemprøve aspiranternes evne til betjening af køretøjet. Derefter kan den egentlige køreprøve - jfr. udkastets § 14, stk. 2 - begyndes på lidet befærdede steder i langsom fart, inden den henlægges til mere befærdede gader og veje og foretages med større fart, for at ende med landevej skørsel. Den sagkyndige kan afbryde prøven på et hvilket som helst stadium, dersom aspirantens kørefærdighed ikke er tilfredsstillende, jfr. udkastet § 10, stk. 3.

3. *Selve førerprøven.*

Efter de gældende regler falder førerprøven til motorkøretøjer i to dele, nemlig en praktisk køreprøve og en teoretisk overhøring, jfr. motorbekendtgørelsens § 48 a. Ved prøven for motorvogn foretages den praktiske prøve først, mens den teoretiske prøve foretages først ved prøve for motorcykel. Udvalget har foreslået, at opdelingen i teoretisk overhøring og praktisk prøve bibeholdes, dog således, at den teoretiske overhøring også ved motorvognsprøven foretages først, og at den skal bestås, før den praktiske prøve kan aflægges. Bestået teoretisk prøve bevarer sin gyldighed i en måned. Den teoretiske prøve bør vare mindst 10 minutter og den praktiske prøve mindst 30 minutter. Derved forlænges minimumstiden for prøverne, der for motorvogne hidtil har været ialt 30 minutter, hvilket skyldes udvalgets ønske om at gøre prøverne mere indgående end hidtil, således at der opnås et bedre grundlag for bedømmelsen af aspiranternes egnethed som motorførere.

a. Den teoretiske prøve.

Ifølge motorbekendtgørelsens § 48 f, stk. 2, kræves elementært kendskab til styretøjets og bremsernes virkemåde og kendskab til, hvorledes føreren undersøger, om dette apparat er i forsvarlig stand. Ifølge bestemmelsens stk. 3 er formålet med denne overhøring at afgøre, om eleven har et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at han kan føre det uden fare for færdselssikkerheden, og at han kan konstatere mangler af betydning for sikkerheden. Til trods for den afgrænsning af prøvens pensum, som herigennem er foretaget, har der alligevel af og til været vanskeligheder med hensyn til eksaminationen i styretøj og bremser. Udvalget har derfor foreslået en ændret affattelse af denne

bestemmelse, se udkastets § 11, stk. 3, således at der ikke kræves kendskab til konstruktioner, tekniske detaljer eller benævnelser eller virkemåde, men alene kendskab til, hvorledes det kan konstateres, om der er fejl ved styretøj og bremsler.

Udvalget har overvejet, om man burde anvende skriftlige teoriprøver som i Sverige, men har ikke fundet, at sådanne prøver byder fordele, der kan opveje de til dem knyttede ulemper, se nærmere side 43.

Mange steder udenfor København er der af kørelærere indrettet lokaler med særligt udstyr beregnet til undervisning af kørelærernes elever. Disse lokaler stilles nogle steder til rådighed for de motorsagkyndige under den teoretiske overhøring. Udvalget har drøftet, om man burde søge sådanne lokaler oprettet overalt i landet, således at de teoretiske overhøringer obligatorisk skulle foretages her. Efter udvalgets opfattelse vil der kunne opnås fordele ved anvendelse af teorilokaler til prøverne, og udvalget kan derfor anbefale, at der indrettes sådanne lokaler af kørelærerne i samarbejde med de sagkyndige, og at sådanne lokaler, hvor de forefindes, anvendes til den teoretiske overhøring. Derimod har man ikke ment, at man bør pålægge kørelærerne eller det offentlige at tilvejebringe disse lokaler. Se nærmere herom side 44.

b. Den praktiske køreprøve.

Udvalget har ud fra erfaringerne med hensyn til færdselsuheld foreslået nogle ændringer i den praktiske køreprøve, således at landevejskørsel så vidt muligt indgår i hver førerprøve, se bemærkningerne side 45, og at der foretages stikprøvevis praktiske prøver i kørsel i lygtetændingstiden, se bemærkningerne side 46.

4. Færdselsforedrag.

Udvalget anser det for ønskeligt, at motorførerne frem for alle andre trafikanter bibringes større interesse for og forståelse af færdselsproblemer og navnlig færdselssikkerhedsproblemer. Udvalget har overvejet, om der kan træffes foranstaltninger til opnåelse af dette formål i forbindelse med køreundervisningen eller førerprøven. Ganske vist tilsigter køreundervisningen også at meddele aspiranterne denne forståelse, men der haves erfaring for, at førerbevisaspiranterne ofte tilegner sig den til beståelse af den teoretiske prøve nødvendige viden om færdselsreglerne ved udenadslæren, og uden at erhverve

nogen dybere forståelse af de krav, færdslen stiller til de enkelte trafikanter. Selv om en aspirant har fået det fornødne kendskab til færdselsreglerne (i videre forstand) og har opnået den krævede kørefærdighed, ligger der ikke heri nogen garanti for, at han har fået den indstilling til færdsel og færdselsproblemer, som nutidens og den nærmeste fremtids færdselsforhold kræver for en gnidningsløs og sikker afvikling af færdslen. Man anser det derfor for ønskeligt, at køreundervisningen suppleres med en mere almen orientering om færdselens væsen og krav, således at denne orientering både virker belærende og som propaganda.

Udvalget har overvejet, om man kunne meddele aspiranter til førerbevis denne forståelse i form af en foredragsrække på 2-3 foredrag, som enhver, der skal aflægge førerprøve, skal have overværet, før prøven kan aflægges.

Side 58 er der vedføj et disposition til 2 foredrag, som vil kunne være vejledende for foredragsholderne.

Man kunne tænke sig, at der blev etableret en sådan foredragsrække hver 3. uge, således at aspiranterne altid ville få lejlighed til at høre foredragsrækken, efter at de havde påbegyndt undervisningen, og inden de regnet efter normal undervisningstid kan aflægge prøven. Løvrigt skulle også personer, der endnu ikke har meldt sig til køreundervisning hos en kørelærer, kunne overvære disse foredrag, og evt. skulle der i det omfang, pladsforholdene tillader det, være adgang for offentligheden, således at også personer, der allerede har førerbevis, og personer, der ikke har førerbevis og ikke påtænker at erhverve førerbevis, kan overvære foredragene. Derved kommer man måske ind på et område, der tangerer rådet for større færdselssikkerheds arbejdsområde. Det vil sikkert være naturligt, at arbejdet tilrettelægges i samråd med rådet.

Det kan efter udvalgets opfattelse blive vanskeligt at fremskaffe lokaler til disse foredrag. Lokaleproblemet kan formentlig løses ved, at man låner eller lejer lokaler på skoler, i forsamlingshuse eller lign.

Foredragene kan tænkes holdt af politifolk, motorsagkyndige eller andre kvalificerede. Foredraget om køreteknik bør holdes af en motorsagkyndig. Foredragsholderne bør antages af politimesteren, der administrerer ordningen.

Man er ikke i tvivl om, at der er kvalificerede kørelærere, som kunne holde disse foredrag, men det er udvalgets opfattelse, at kørelærere ikke bør benyttes, da de evt. vil blive stillet

gunstigere i konkurrencen med deres kolleger og derved komme i modsætningsforhold til disse.

Det her behandlede spørgsmåls løsning rejser et økonomisk problem. Lokaler kan om ikke alle, så dog de fleste steder formentlig kun skaffes mod betaling af leje, ligesom det formentlig vil blive nødvendigt, at der betales honorarer til foredragsholderne. Det har gennemgående været et princip i færdsels- og motorlovgivningen, at udgifter, der er forårsaget af færdsel med motor-køretøjer, afholdes af motortrafikanterne og ikke af statskassen. Dette princip bør efter udvalgets opfattelse følges også ved løsningen af det her rejste spørgsmål, derved at gebyret for førerbevisets udstedelse ansættes således, at det dækker udgifterne til lokale og foredragsholdere. Udvalget er herved gået ud fra, at der til dækning af disse udgifter kun vil medgå nogle få kroner for hver førerbevisaspirant.

Da foredragsrækken tænkes gjort obligatorisk, således at prøve ikke kan aflægges, medmindre aspiranten dokumenterer, at han har overværet en sådan række, vil det blive nødvendigt, at der etableres kontrol med, hvem der overværer hvert foredrag. Denne kontrol vil formentlig nemmest kunne ske ved, at der udstedes et kort til hver person, der overværer rækken, og at kortet afstemmes for hvert foredrag, der er fulgt. Evt. kan gebyrspørgsmålet løses derved, at disse kontrolkort løses på politistationen eller ved indgangen til foredragslokalet mod gebyr. Af hensyn til politiets regnskabsaflæggelse bør det dog foretrækkes, at dette gebyr indeholdes i det almindelige gebyr for førerprøven.

I 1955 udstedtes 76.000 nye førerbeviser (126.000 fornyelser).

Mindste politikreds havde 113 nye førerbeviser, København havde godt 10.000.

Normalt har politikredse 760-1200 førerbeviser årligt.

Udfra en foredragsrække hver 3. uge skal der årligt afholdes 16-17 rækker (påske, jul, ferier iøvrigt kan vel bringe antallet af »uger« i året ned til 48-50).

For de små kredses vedkommende kan man formentlig nøjes med 8 foredragsrækker årligt. De små politikredse vil næppe kunne få udgifterne dækket, hvis man f. eks. regner med 3 kr. pr. førerprøveaspirant. De større kredse kan derimod få overskud, der kan gå til hjælp til de små kredse.

Samtlige foredrag bør formentlig holdes om aftenen.

E. Undervisning af køreelever og uddannelse af kørelærere.

Efterhånden som færdselens intensitet stiger, og samtidig den tekniske udvikling medfører, dels at motorkøretøjer og veje er egnet til større hastigheder, og dels at der fremkommer meget store motorvogne og vogntog, der kræver særlig færdighed af føreren, må der lægges større og større vægt på, at personer, der får førerbevis, har erhvervet tilstrækkelig undervisning. Man vil ikke i samme omfang som tidligere kunne slå sig til tåls med, at den færdighed, som fremkommer med rutinen, kan opnåes efter at førerbevis er erhvervet, da rutinerede førere vil udgøre en væsentlig fare i trafikken. Det anførte gælder navnlig den tekniske kørefærdighed, men også den teoretiske del af førerprøven, både for så vidt angår kendskab til færdselsreglerne og til køretøjernes indretning og udstyr i det omfang, dette har betydning for færdselssikkerheden. I forbindelse med undervisningen af aspiranter til førerbevis forekommer det udvalget naturligt at overveje kørelærernes uddannelse, da kvaliteten af undervisningen vil afhænge af kørelærernes kvalifikationer.

1) Undervisning til førerprøve.

I færdselslovens § 18, stk. 2, er det foreskrevet, at personer, der ikke tidligere har haft førerbevis til motorkøretøj, før prøve aflægges skal have taget undervisning hos en godkendt kørelærer.

Man har ikke tidligere haft bestemmelser, der regulerer kørelærernes undervisning af elever, idet reglerne om førerprøverne og de motorsagkyndiges praksis ved prøverne har dannet vejledning for kørelærernes undervisning. I § 20, stk. 6, i færdselsloven af 24. maj 1955 er der givet justitsministeren bemyndigelse til at fastsætte særlige bestemmelser vedrørende øvelseskørsel. Herved er der ifølge motiverne til justitsministerens forslag til den nye færdselslov åbnet mulighed for nærmere regler om øvelseskørsels art og omfang med henblik på at skabe sikkerhed for, at personer, der erhverver førerbevis, har fået fornøden undervisning f. eks. i landevejskørsel.

Udvalget har overvejet, om der bør gives nærmere regler for kørelærernes undervisning af elever. Formålet hermed skulle være at sikre, at eleverne har fået den fornødne undervisning, før prøve aflægges. Ganske vist vil en udvidelse af førerprøverne og opdeling i kategorier som

af udvalget foreslået *give* en øget mulighed for, at aspiranter, der ikke har fået fornøden undervisning, falder ved prøven. Men de foreslåede udvidelser af prøverne vil dog ikke medføre, at hver prøve omfatter alle de forhold, som aspiranten bør beherske ved opnåelse af førerbevis, f. eks. vil kun et mindre antal af aspiranterne aflægge prøve i kørsel i lygtetændingstiden. Det angivne formål kunne eventuelt opnås ved regler om undervisningens omfang. Man kunne eventuelt foreskrive, at kørelærerne ved indstilling til prøve skulle attestere, at de enkelte elever havde fået tilstrækkelig undervisning. Udvalget har ment at måtte undlade et sådant forslag, fordi attestationernes rigtighed ikke vil kunne kontrolleres på anden måde end gennem prøven, og fordi en sådan ordning vil kunne give anledning til misbrug, blandt andet fordi kørelærere efter pres fra eleverne og udfra konkurrencesynspunkter vil være fristet til at afgive urigtige attestationer. Måske kan en sådan ordning også give anledning til misbrug ved, at kørelærere vil kunne presse elever til at modtage undervisning udover det nødvendige ved at nægte at afgive attestationen, før eleven har fået endnu nogle timer.

Man kunne overveje at foreskrive et bestemt mindste antal undervisningstimer for hver kategori af førerprøver. Udvalget har imidlertid ment, at denne udvej er uanvendelig, fordi elevernes forudsætninger er højst forskellige, således at et fastsat timeantal vil være for stort for nogle og for lille for andre. En sådan regel ville desuden kunne medføre, at elever, der har passeret minimumstiden, overfor kørelærerne vil forlange at blive indstillet til prøve, selv om de endnu ikke har tilegnet sig de fornødne kundskaber og færdigheder.

Udvalget har derfor ment, at man med hensyn til undervisningens omfang som hidtil må nøjes med at have førerprøven som kontrol. Da det som nævnt imidlertid ikke ved hver prøve vil være muligt at prøve aspiranterne under alle færdselsforhold, har udvalget i udkastets § 5 foreslået, at hver elev skal undervises i landevej skørsel og bykørsel såvel i som udenfor lygtetændingstiden, og at læreren ved anmeldelse til prøve skal oplyse omfanget af den givne undervisning i kørsel forsåvidt angår disse kategorier. Denne bestemmelse fastlægger ikke omfanget af undervisningen og er for så vidt kun en programudtalelse, som kontrolmuligheden er ringe. Udvalget mener dog, at bestemmelsen kan have betydning derved, at den overfor kørelærerne og

aspiranterne præciserer, at der skal undervises i disse kørselsarter.

Bestemmelsen kan desuden have betydning for de sagkyndige ved prøvernes tilrettelæggelse og vurdering. Viser en attestation, at eleven har modtaget usædvanlig lidt undervisning på et område, vil den sagkyndige kunne tilrettelægge prøven således, at eleven prøves særligt på dette område. Viser atesten, at en elev slet ikke har modtaget undervisning i blot en af de angivne kategorier af kørsel, afvises han fra prøve.

Udvalget finder anledning til at henstille til justitsministeriet, at øvelseskørsel ved en tilføjelse til bekendtgørelse nr. 9 af 18. januar 1956 om motorveje forbydes på disse veje.

2) Uddannelse af kørelærere.

I 1948 blev der indført regler for, hvilke betingelser en person skulle opfylde, derunder hvilke prøver han skulle bestå, for at opnå godkendelse som kørelærer. Reglerne er i alt væsentligt gentaget i bekendtgørelse nr. 201 af 24. juni 1955. Under udvalgets drøftelse af, om reglerne om godkendelse af kørelærere bør ændres, har det været fremhævet, at det forekommer, at kørelærere, til trods for at de har bestået prøven, har vist sig at være uegnede som kørelærere. Der er derfor efter udvalgets opfattelse trang til at indføre en regel om, at meddelt godkendelse kan tilbagekaldes og kun gen erhverves, såfremt en ny kørelærerprøve bestås. Imidlertid er der formentlig - således som færdselslovens § 76 er affattet - ikke hjemmel til at indføre en sådan regel, hvorfor udvalget skal henstille til justitsministeriet, at der søges tilvejebragt en sådan hjemmel. Udvalget har iøvrigt anset det som faldende uden for sin opgave at tage stilling til, om de nuværende regler om erhvervelse af godkendelse som kørelærer er tilfredsstillende, og har alene foreslået sådanne ændringer i kørelærerbekendtgørelsen, som nødvendiggøres af de foreslåede ændringer i førerbevis kategorierne, se side 63.

Uanset at der ikke foreslås bestemte forskrifter for undervisningens omfang, ønsker udvalget at fremhæve, at det ville være af betydning, om der kunne tilrettelægges en undervisningsplan for undervisningen til førerprøve. Udvalget har haft lejlighed til at gøre sig bekendt med en i Sverige udkommet »Instruktion för körutbildning i körskola«, som er udarbejdet af kørelærere og embedsmænd. Denne instruktionsbog giver nøje vejledning med hensyn til undervisningens tilrettelæggelse fra først til sidst. Efter

det for udvalget oplyste er det ikke pålagt de svenske kørelærere at undervise efter denne vejledning.

Et af udvalgets medlemmer, ingeniør Vagn Jakobsen, har overfor de øvrige udvalgsmedlemmer redegjort for en plan for systematiseret undervisning, som han i samarbejde med kolleger forsøger at udarbejde, og som bygger på det såkaldte T.W.I. (Training Within Industry)-system for oplæring i arbejdsledelse og instruktionsgivning. Princippet i denne undervisning er, at eleven nøje instrueres i alle betjeningsgreb og bevægelser, f. eks. gearskifte, der indøves, indtil de kan foretages reflektorisk, før eleven går i gang med den egentlige kørsel, der ligeledes sker efter et bestemt system, ligesom eleven systematisk optrænes i sikkerhedsvaner. Nogle kørelærere er sat ind i og har taget systemet i anvendelse. Erfaringerne viser, at disse læreres elever opnår langt bedre resultater end andre førerprøveaspiranter. Erfaringsgrundlaget er imidlertid spinkelt. De øvrige medlemmer af udvalget har ikke set sig i stand til at vurdere værdien af og mulighederne for udarbejdelse af en sådan undervisningsplan. Udvalget kan dog anbefale, at der iværksættes forsøg til opnåelse af de fornødne erfaringer. Man skal derfor henstille til justitsministeriet, at der optages forhandling med kørelærernes organisationer og Industrirådet om etablering af en forsøgsordning.

Udvalget vil efter de foreliggende oplysninger mene, at nogle motorsagkyndige kunne gennemgå industrirådets kursus i arbejdsledelse, der varer 1 uge. Derefter kan disse sagkyndige udarbejde en grundbog i undervisningssystemet. På et nyt 1-uges kursus kan de sagkyndige lære teknikken i undervisning i grundbogens stof. Derefter vil disse sagkyndige kunne undervise nogle kørelærere i systemet. Kørelærerne skulle kunne tilegne sig systemet efter ca. 5×2 timers under-

visning. Disse kørelærere vil derefter kunne anvende dette system, og der skulle herigennem kunne skabes grundlag for at vurdere systemets værdi. Hvis man når til, at systemet bør indføres, kunne de motorsagkyndige, der har gennemgået arbejdslederkurset, undervise deres kolleger. For kørelærerne kunne der etableres kurser med passende mellemrum, f. eks. halvårligt. Deltagelse i et sådant kursus kunne foreskrives som obligatorisk for aspiranter til kørelærerprøven og frivilligt for de allerede godkendte kørelærere. Ligesom tilfældet er i Sverige, bør undervisningssystemet formentlig indtil videre ikke være obligatorisk, men blot være vejledende for kørelærernes undervisning af aspiranter til førerprøve.

F. Afsluttende bemærkninger.

Udvalget har set det som sin opgave at gennemgå de gældende regler med henblik på at føre dem å jour. De i bekendtgørelsen af 1932 givne regler er i vidt omfang suppleret med cirkulærer og cirkulæreskrivelser. Af hensyn til det ønskelige i, at reglerne på dette område samles, således at de bliver så overskuelige som muligt, har udvalget i udkastet til nye bestemmelser indarbejdet en del hidtidigt cirkulærestof, uanset at den foreslåede bekendtgørelse derved vil komme til at indeholde en del instruktorske forskrifter for de administrerende myndigheder.

Som det vil fremgå af denne gennemgang af de vigtigste af de spørgsmål, som udvalget har behandlet, har der efter medlemmernes opfattelse ikke været trang til indførelse af en fuldstændig nyordning på det behandlede område. De gældende regler har i det store og hele virket tilfredsstillende, således at resultatet af udvalgets arbejde må betegnes som en udbygning og å jour-føring af den gældende ordning.

UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM FØRERPRØVER, FØRERBEVISER M. V.

I. Almindelige betingelser for udfærdigelse af førerbevis.

§ 1.

Stk. 1. Et førerbevis kan kun gyldigt udstedes af politiet i den politikreds, hvor andrageren har hjemsted, efter prøve aflagt for en for denne politikreds dertil beskikket sagkyndig. Personer, der er indkaldt til militærtjeneste og tjeneste i civilforsvaret kan dog, uanset om de har meldt flytning fra den egentlige hjemsteds-kommune, aflægge førerprøve og erhverve førerbevis i den politikreds, hvori de har ophold i anledning af tjenesten.

Når særlige grunde foreligger, som når en person på grund af sit erhverv opholder sig udenfor sit hjemsted i længere tid og derved er ude af stand til at modtage køreundervisning og aflægge prøve der, kan politimesteren på opholdsstedet tillade prøve aflagt der; politimesteren skal forinden ved henvendelse til politiet på hjemstedet skaffe oplyst, om der foreligger oplysninger af betydning for afgørelsen, f. eks. at den pågældende har aflagt, men ikke bestået prøve på hjemstedet, eller at førerbevis er nægtet på grund af legemlige eller åndelige mangler eller manglende ædruelighed.

Stk. 2. Den, der ønsker at underkaste sig prøve, skal derom rette skriftlig henvendelse (blanket) til politiet ledsaget af:

1) et vellignende fotografi (portrætbillede uden hovedbeklædning) i størrelsen 35×45mm. Det skal være holdbart og kopieret på almindeligt tyndt fotopapir og må ikke være forsynet med stempler.

2) dåbs- eller fødselsattest eller, for så vidt sådan attest ikke eller kun vanskeligt kan fremskaffes, anden fyldestgørende bevislighed for identitet og alder.

3) lægeattest for, at han er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt iøvrigt af den fornødne åndelige og legemlige førlighed.

4) attestation om, at han har overværet de i § 40 omhandlede foredrag.

Stk. 3. Lægeattesten skal være afgivet på en af sundhedsstyrelsen godkendt skematisk blanket. Til dokumentation for, at den person, som fotografiet forestiller, er identisk med den i lægeattesten omhandlede person, skal fotografiet være påtegnet af lægen. Attesten og fotografiet skal af lægen sendes direkte til vedkommende politimyndighed.

Stk. 4. Den i stk. 2, nr. 3 nævnte attest må ved andragendets indlevering ikke være over en måned gammel.

Stk. 5. Samtidig betales gebyret, som udgør

Stk. 6. Tager en person, som er i besiddelse af gyldigt udenlandsk førerbevis, ophold her i landet, kan der udstedes ham et til det udenlandske førerbevis svarende dansk førerbevis uden prøve, når han ved henvendelse til politiet på hjemstedet afleverer de i stk. 2 nævnte bilag, godtgør at have bopæl her i landet, og overfor politiet sandsynliggør, at han i det sidste år jævnligt har ført motorkøretøj. Såfremt den pågældende ikke er dansk statsborger, kræves tillige, at han har opholdstilladelse, medmindre han lovligt kan opholde sig her i landet uden sådan tilladelse. Er han i besiddelse af gyldigt finsk, norsk eller svensk førerbevis, kan der ikke stilles krav om førerprøve, hvorfor der i sådanne tilfælde ikke skal anstilles undersøgelse vedrørende kørefærdigheden. Førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring og til omnibuskørsel kan ikke udstedes i medfør af nærværende bestemmelse.

Stk. 7. Forinden førerbevis udstedes, undersøges det ved hjælp af førerbeviskartoteket, ved indhentelse af erklæring fra rigsregistraturen, og ved anvendelse af andre tilgængelige hjælpemidler, f. eks. bødekartotek, om den pågældende har været i besiddelse af førerbevis, der er ind-

draget administrativt, om retten til at føre motordrevet køretøj er frakendt i medfør af færdselslovens § 70, samt om der foreligger oplysninger, der tyder på, at den pågældende på grund af mangler ved den legemlige eller åndelige førerlighed eller på grund af manglende ædruelighed ikke opfylder betingelserne for at erhverve førerbevis.

§ 2.

Foreligger der oplysninger, der viser, at ansøgeren ikke er ædruelig, må førerbevis ikke udstedes. Er oplysningerne af en sådan karakter, at de ikke umiddelbart giver tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen af, om førerbevis bør udstedes eller nægtes, bør der foretages en nærmere undersøgelse til belysning af ansøgerens ædruelighedsforhold.

§ 3

Stk. 1. Med hensyn til de krav, der må stilles til andragerens førerlighed, har sundhedsstyrelsen udtalt:

at synsevnen vil kunne betegnes som tilstrækkelig, når synsstyrken uden glas eller med de briller, som den undersøgte plejer at bære, er mindst $\frac{6}{12}$ på det ene øje og mindst $\frac{6}{24}$ på det andet øje, samt når synsfeltet ved prøve med hånden af hvert øje for sig viser sig at have normal udstrækning. Endvidere må den undersøgte ikke lide af natteblindhed. I tvivlstilfælde må vedkommende henvises til øjenlæge;

at høreevnen vil kunne betragtes som tilstrækkelig, når talestemmen kan høres i 4 m's afstand, samt

at førerligheden i hvert enkelt tilfælde må bedømmes efter samtlige foreliggende forhold, dog at der til fornøden førerlighed i hvert fald må kræves, at vedkommende (af hensyn til styring, bremsning og signalisering) kan anvende begge arme og ben, samt at han ikke lider af sygdomme, der kan medføre bevidsthedstab (epilepsi, sukkersyge med insulintilfælde eller koma, hjertelidelser og lignende).

Stk. 2. Der kan dog udstedes førerbevis til personer, der er blinde på det ene øje, eller hvis synsstyrke på det ene øje er mindre end $\frac{6}{24}$, når det andet øje er sundt, og dets synsstyrke uden eller med bedste korrektion ikke er under $\frac{6}{9}$, og når den pågældende har været enøjlet eller haft nedsat synsstyrke i samme grad i

mindst $\frac{1}{2}$ år. Ønskes der førerbevis til motorcykel, kan dette kun gives på betingelse af, at andrageren altid under kørslen benytter beskyttelsesbriller (d. v. s. almindelige store briller). De i dette stk. omhandlede førerbeviser må ikke udvides til at gælde erhvervsmæssig personbefordring i motorvogn med flere end 8 personer foruden førerens plads, omnibuskørsel eller udrykningskørsel. Andragender om førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring i motorvogn med mere end 8 personer foruden førerens plads vil være at forelægge for sundhedsstyrelsen.

Stk. 3. Fyldestgør andrageren i øvrigt ikke de almindelige legemlige betingelser for at få førerbevis, eller er der tvivl om, hvorvidt han har den fornødne åndelige førerlighed, kan politiet efter indhentet erklæring fra den sagkyndige forelægge sagen for sundhedsstyrelsen. Såfremt der måtte være anledning hertil, kan det kræves, at andrageren fremskaffer erklæring fra en speciallæge, et psykoteknisk institut eller andre personer eller institutioner, der kan yde vejledning med hensyn til bedømmelsen af, om førerbevis kan udstedes for den pågældende. Er politiet og sundhedsstyrelsen enige om, at det er forsvarligt at give den pågældende førerbevis, og om vilkårene herfor, kan der meddeles ham førerbevis på disse vilkår. Et sådant førerbevis må ikke uden fornyet undersøgelse, hvorved der gås frem på tilsvarende måde, udvides til at gælde til kørsel med motorkøretøjer af anden art eller til erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 4. I tvivlstilfælde forelægges sagen for justitsministeriet.

§ 4.

Stk. 1. Ifølge færdselslovens § 18, stk. 5, kan førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring - herunder førerbevis til omnibuskørsel — nægtes den, der er dømt for et strafbart forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af førerbeviset.

Stk. 2. Afgørelsen bør træffes efter en afvejelse af samtlige nu foreliggende omstændigheder, herunder forbrydelsens eller forseelsens art, grovhed og udførelsesmåde, domfældtes personlige forhold og den tid, der er forløbet, således at også eventuelle efter dommen indtrådte ændringer i domfældtes livsforhold tages i betragtning. Førerbeviset bør nægtes, når det herefter skønnes, at den adgang, domfældte ved førerbevisets meddelelse ville få til erhvervsmæssig personbefordring, indebærer nærliggen-

de fare for, at domfældte påny vil forse sig eller vil udsætte menneskeliv eller værdier for fare. I denne forbindelse kan også færdselsforseelser komme i betragtning. Skønnet over, om sådanne forseelser bør føre til nægtelse af førerbevis til erhvervmæssig personbefordring, må bero på en samlet vurdering af færdselsforseelsernes antal og grovhed. Særlige begrænsninger i førerbevisets indhold eller gyldighedsfrist bør i almindelighed ikke fastsættes.

Stk. 3. Såfremt førerbevis nægtes, vil spørgsmålet af andrageren kunne indbringes for retten i medfør af straffelovens § 78, stk. 3, jfr. lov nr. 286 af 18. juni 1951 § 1.

II. Øvelseskørsel.

§ 5.

Såfremt en aspirant til førerbevis til motorvogn eller motorcykel ikke tidligere har haft førerbevis til motorvogn, henholdsvis motorcykel, skal han forinden prøven have taget undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer. Kørelærere skal undervise aspiranter til førerbevis til motorvogn eller motorcykel såvel i bykørsel som i landevej skørsel både i og udenfor lygtetændingstiden. Kørelæreren skal i anmeldelsen til førerprøven angive, hvor mange timer der er undervist i hver af disse kategorier af kørsel. Såfremt en aspirant ifølge anmeldelsen ikke har modtaget undervisning i alle de nævnte kategorier af kørsel, kan han ikke aflægge prøve.

§ 6.

Stk. 1. Øvelseskørsel med traktor kan kun ske med registreret traktor. Kørslen kan ikke foretages med mere end én påhængsvogn. Traktoren og påhængsvognen skal være forsynet med skoleskilte henholdsvis foran og bagpå. Skiltene må kun benyttes i anledning af øvelseskørsel.

Stk. 2. Øvelseskørselen kan ske uden overvågen af godkendt kørelærer indenfor et tidsrum af 3 uger efter at anmeldelse til førerprøve er indgivet til politiet. Under sådan øvelseskørsel skal føreren medbringe et af politiet udstedt bevis for, at anmeldelse til førerprøve er indgivet. Politiet kan i dette bevis, såfremt der er anledning hertil, anføre et begrænset øvelsesområde og en begrænsning af øvelsestiden til visse tider af døgnet eller visse dage i ugen.

Stk. 3. Har nogen aflagt prøve til førerbevis til traktor uden at bestå, kan han påny foretage øvelseskørsel uden overvågen af kørelærer i en

periode af 3 uger. Løvrigt kan sådan øvelseskørsel kun foretages i én periode.

III. Almindelige bestemmelser om førerprøver.

§ 7.

Stk. 1. Opfylder andrageren i henhold til foranstående betingelserne for at få førerbevis, henviser politiet ham til den sagkyndige. Det af andrageren og kørelæreren under tegnede andragende (blanket) forsynes med henvisningspåtegning til den sagkyndige og overgives andrageren tillige med fotografiet; skønnes lægeattesten at være af betydning for den sagkyndige ved prøvens aflæggelse, overgives den til andrageren i lukket konvolut, der forsynes med politiets stempel, og der gøres i henvisningspåtegningen fornøden bemærkning herom. Har spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende opfylder betingelserne for at få førerbevis, været forelagt sundhedsstyrelsen, skal lægeattesten samt korrespondancen med sundhedsstyrelsen af politiet overgives den sagkyndige.

Stk. 2. Andrageren eller dennes kørelærer henvender sig derefter i træffetiden til den pågældende sagkyndige, der bestemmer tid og sted for prøvens afholdelse. Prøven berammes til afholdelse snarest muligt og ikke over 8 arbejdsdage efter, at anmodningen om dens afholdelse er fremsat overfor den sagkyndige, medmindre sygdom eller lignende ganske særlige omstændigheder gør det umuligt for den sagkyndige at afholde prøven inden denne frist. Den sagkyndige må ved valg af tid sørge for, at prøven afholdes på et sådant tidspunkt, at der er mulighed for at prøve andrageren under vanskelige forhold. Løvrigt bør der ved valg af tidspunkt tages hensyn til ønsker fra andragerens side, når han behørigt dokumenterer, at det af hensyn til hans erhverv eller af andre grunde er af særlig betydning for ham. Der må ikke afholdes førerprøver på søn- og helligdage, og prøverne må ikke påbegyndes før kl. 7,30 og ej heller, medmindre særlige grunde taler derfor, efter kl. 18,00, lørdag dog ikke senere end en halv time efter sædvanlig butikslukningstid. De i § 17 omhandlede prøver kan dog finde sted udenfor de foran angivne tidsrum. Ved valg af stedet for prøven må der drages omsorg for, at andrageren såvidt muligt prøves under vanskelige og forskelligartede færdselsforhold i by- og landevejstrafik, jfr. §§ 15 og 16.

Stk. 3. Henvendelsen til den sagkyndige må

ske inden 3 måneder efter politiets henvisnings-påtegning. Sker dette ikke, må der indgives nyt andragende til politiet, jfr. § 1, og betales nyt gebyr.

Stk. 4. Tilbagebetaling af erlagt gebyr, når prøve ikke har fundet sted, kan som hovedregel kun ske, når begæring herom fremsættes inden den i stk. 3 nævnte frist af 3 måneder, og kun såfremt prøve ikke er berammet, eller en berammet prøve afmeldes i så god tid, at den sagkyndige kan henlægge en anden prøve til det pågældende tidspunkt. Fremsættes begæring om tilbagebetaling af gebyr ikke inden udløbet af den nævnte 3 måneders frist, kan tilbagebetaling af erlagt gebyr kun finde sted, når ganske særlige omstændigheder har forhindret, at prøve aflægges såsom i tilfælde af sygdom, pludselig bortrejse og lignende. Udebliver nogen fra en berammet prøve eller melder nogen forfald så sent, at den sagkyndige ikke kan henlægge en anden prøve til det pågældende tidspunkt, kan gebyret kun tilbagebetales eller adgang til at aflægge prøve uden gebyr kun gives, såfremt det ved lægeerklæring eller på anden behørig måde godtgøres, at ansøgeren er udeblevet eller har meddelt forfald på grund af sygdom eller lignende uforudselige omstændigheder.

§ 8.

Stk. 1. Prøven aflægges enten med køretøjer med forbrændingsmotorer eller med køretøjer med elektrisk drivkraft. Hvis prøven er aflagt med køretøjer med elektrisk drivkraft, udfærdiges der særligt førerbevis, der kun giver ret til at føre sådanne køretøjer.

Stk. 2. Der kan aflægges prøve til opnåelse af førerbevis til følgende kategorier køretøjer:

1. motorcykel, (såvel med som uden sidevogn samt 3-hjulet motorcykel),
2. motorcykel med sidevogn,
3. 3-hjulet motorcykel,
4. personmotorvogn med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og lastmotorvogn, for begge kategoriers vedkommende med tilladt totalvægt til og med 3500 kg, (i nærværende paragraf betegnet som almindelig motorvogn),
5. lastmotorvogn med størst tilladte totalvægt over 3500 kg, (i nærværende paragraf betegnet som stor lastmotorvogn),
6. personmotorvogn med over 8 siddepladser foruden førerens plads, (i nærværende paragraf betegnet som stor personmotorvogn),
7. motorvogn med påhængsvogn eller sætte-

vogn med størst tilladte totalvægt over 750 kg, (i nærværende paragraf betegnet som motorvogn med stor påhængsvogn),

8. traktor.

Stk. 3. Aflæggelse af prøve til førerbevis til motorvogn med stor påhængsvogn kan kun ske med et trækkende køretøj, som en af aspiranten i forvejen bestået prøve giver adgang til at føre, jfr. stk. 4.

Stk. 4. Førerbevis til motorvogn uanset art giver ret til at føre traktor og 3-hjulet motorcykel.

Efter bestået prøve med stor lastmotorvogn eller med stor personmotorvogn udstedes førerbevis til begge disse arter af køretøj og til almindelig motorvogn.

Bestået prøve med lastmotorvogn med stor påhængsvogn giver tillige adgang til at føre almindelig motorvogn med stor påhængsvogn.

Uanset bestemmelsen i stk. 2, nr. 7 giver førerbevis til almindelig motorvogn ret til at føre sådant køretøj med tilkoblet påhængs- eller sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, hvis største tilladte totalvægt overstiger 750 kg, såfremt vogntogets samlede største tilladte totalvægt ikke overstiger 3500 kg.

Førerbevis til motorvogn med stor påhængsvogn giver adgang til at føre påhængsredskab, hvis totalvægt overstiger 750 kg, i samme omfang som stor påhængsvogn.

Stk. 5. Andrageren er ved aflæggelse af de i stk. 2 nr. 1-8 omhandlede prøver pligtig at stille til rådighed:

1. en 2-hjulet motorcykel, hvis egenvægt er mindst 80 kg, og en tilsvarende til oplæringskørsel godkendt motorcykel med sidevogn, der er godkendt til belastning af mindst 100 kg,
2. en motorcykel med sidevogn af den under nr. 1 nævnte art,
3. en til oplæringskørsel godkendt 3-hjulet motorcykel,
4. en til oplæringskørsel godkendt motorvogn, som har en egenvægt af mindst 900 kg og en akselafstand på mindst 2,10 m,
5. en til oplæringskørsel godkendt lastmotorvogn med akselafstand mindst 4 m og med største tilladte totalvægt på mindst 6000 kg, belæsset med mindst 50 % af den tilladte last,
6. en til oplæringskørsel godkendt personmotorvogn med over 8 siddepladser foruden førerens plads, hvis akselafstand er mindst 4,35 m, hvis bagende rager mindst 45 % af akselafstanden bagud fra bagakslen, og hvis bagruder og sideruder, bortset fra de udfor førerens

plads anbragte, er tildækket, f. eks. af rullegardiner.

7. en lastmotorvogn med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn med største tilladte totalvægt på mindst 8.000 kg, belæsset med mindst 50 % af den tilladte last,

8. en traktor med én påhængsvogn.

Stk. 6. Dersom en person på grund af legemlige mangler kun kan opnå førerbevis til særlige typer af køretøjer eller særligt indrettede køretøjer, jfr. § 3, stk. 3, aflægges prøven med et sådant køretøj. Førerbeviser, der udstedes på grundlag af prøve med et særligt indrettet køretøj, gælder alene køretøjer, der er indrettet i overensstemmelse med de for førerbevisets udstedelse angivne vilkår.

§ 9.

Forinden prøvens begyndelse afleverer andrageren eller hans kørelærer til den sagkyndige det af politiet påtegnede andragende om førerbevis med de i § 1 nævnte bilag, dersom disse dokumenter ikke er afleveret til den sagkyndige ved prøvens berømmelse.

§ 10.

Stk. 1. Prøven består af en teoretisk overhøring og en praktisk prøve. Den teoretiske overhøring foretages først. Såfremt denne ikke består, kan den praktiske prøve ikke aflægges. Bestået teoretisk overhøring bevarer sin gyldighed i en måned. Begår aspiranten under en praktisk prøve, der ikke består, fejl, der afslører uvidenhed om eller manglende forståelse af væsentlige spørgsmål, der henhører under den teoretiske overhøring, kan han dog henvises til fornyet teoretisk overhøring, og fornyet praktisk prøve kan da først aflægges, når den teoretiske overhøring er bestået.

Stk. 2. Den teoretiske overhøring bør normalt ikke have mindre varighed end 10 minutter, men den kan dog afbrydes forinden, dersom aspiranten røber en sådan manglende kendskab til stoffet, at han ikke kan bestå.

Stk. 3- Den praktiske prøve bør normalt ikke have mindre varighed end 30 minutter, men prøven kan afbrydes forinden, dersom aspiranten udviser en sådan mangel på kørefærdighed, at han ikke kan bestå.

Stk. 4. Såvel den teoretiske overhøring som den praktiske prøve skal bedømmes hver som en helhed, således at enkelte fejl af ringe betydning ikke kan medføre, at prøven anses ikke-bestået,

såfremt prøven iøvrigt er aflagt tilfredsstillende.

Stk. 5. Den teoretiske overhøring og den praktiske prøve bør aflægges så hurtigt som muligt efter hinanden.

Stk. 6. Bestås nogen del af prøven ikke, kan ny prøve tidligst aflægges, når 2 uger er forløbet.

IV. De enkelte førerprøver.

A. Prøve til førerbevis til motorvogn.

1. Den teoretiske overhøring.

§ 11.

Stk. 1. Aspiranterne overhøres enkeltvis.

Stk. 2. Angående køretøjets indretning og betjening omfatter overhøringen:

a) Elementært kendskab **til**, hvorledes fejl ved styretøjet kan konstateres ved

1) måling af ratslør, idet aspiranten samtidig gør rede for, hvor meget ratslør der er tilladeligt,

2) at foretage hårde og hurtige bevægelser med rattet (såfremt styretøjet er i uorden, vil der fremkomme støj),

3) at rattet under kørslen ikke lader sig betjene let og uden støj,

4) at vognen slingrer eller trækker i rattet,

b) Kendskab til, hvorledes det konstateres, om bremserne er i forskriftsmæssig stand og til bremselængder.

1) Fodbremsepedalen må ikke kunne trædes i bund, må for hydrauliske bremser vedkommende ikke kunne »pumpes«, og skal efter en passende frigång - højst $\frac{1}{3}$ af hele bevægelsen - fra topstillingen føles hård uden at kunne fjedre. En hydraulisk bremses pedal må ikke kunne synke fra dette punkt, når den udsættes for vedvarende tryk i et halvt minut. Håndbremsen skal kunne blive stående i tilspændt stand.

2) Tilladelige bremselængder ved hastigheder af 30, 60 og 90 km/t for 4-hjuls fodbremser skal kendes og aspiranten skal vide, at bremselængden er næsten dobbelt så stor ved anvendelse af 2-hjuls fod- og håndbremse. Han skal desuden vise elementær forståelse af bremselængdernes afhængighed af hastighed (f. eks. ved fordobling af hastigheden firedobles bremselængden), vejbanens beskaffenhed, føret og vejbanens hældning. Han skal angive den strækning, vognen kører i reaktionstiden ved hastighederne 30, 60 og 90 km/t (der regnes normalt med, at reaktionstiden er 1 sekund, men eleven skal vide, at den ofte er længere). Han skal kende beredskabsstillingens betydning for reak-

tionstiden. (Beredskabsstilling o: foden flyttes fra gaspedal til bremsepedal, der trykkes ned til bremsepunktet).

c) Kendskab til færdselslovens regler om belysning (færdselslovens § 40) og til de vigtigste regler for vedkommende art af køretøj om lygter og andre belysningsanordninger samt refleksanordninger, jfr. bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr.

d) Kendskab til de vigtigste forskrifter om signal- og tegngivningsapparater for vedkommende køretøj.

e) Kendskab til faren for kulilteforgiftning fra utætte udstødningsanlæg og i garager.

f) Kendskab til, at unødigt støj skal undgås ved rigtig betjening og vedligeholdelse af køretøjet.

Stk. 3. Formålet med den i stk. 2 litra a-d angivne overhøring er at afgøre, om eleven har et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at han kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden, og at han kan føre det uden fare for færdselssikkerheden. Der må derimod ikke eksamineres i konstruktioner, tekniske detaljer eller tekniske benævnelser.

Stk. 4. Angående færdselsregler m. v. omfatter prøven

a) de i færdselsloven givne færdselsregler (færdselslovens afsnit IV) for så vidt de har betydning for føringen af det køretøj, hvortil prøven aflægges,

b) de i færdselsloven givne regler om motorføreres ansvar og pligter, herunder bestemmelserne om sygdom, overanstrengelse og spirituspåvirkning,

c) politiets færdselsregulering, de øvrige færdselsregulerende foranstaltninger, vejafmærkningen - derunder færdselstavlerne og deres betydning — og andre kendetegn af betydning for færdslen.

Stk. 5. Under overhøringen i betjening og færdselsregler skal aspiranten vise elementært kendskab til faremuligheder og køreteknik i særlige situationer, f. eks. kørsel i stærk blæst, regn, sne, islag og mørke.

Stk. 6. Der foretages indgående overhøring i sådanne under stk. 4 a-c faldende spørgsmål, som der eventuelt ikke er mulighed for at prøve under den praktiske prøve på det pågældende sted, f. eks. lysregulering.

Stk. 7. Den i stk. 2 a-d omhandlede overhøring kan i det omfang, hvori det skønnes praktisk og rimeligt, foretages under eller i

forbindelse med de i § 13 og § 14 omhandlede dele af den praktiske prøve.

Stk. 8. Hver aspirant skal under den teoretiske del af prøven overhøres såvel i stof, der falder ind under stk. 2, som i stof, der falder ind under stk. 4.

2. Den praktiske prøve.

Anvisninger for den sagkyndige.

§ 12.

Stk. 1. Den sagkyndige skal under prøven gribe ind ved betjeningsapparater, når hensynet til den almindelige sikkerhed eller trafikken afvikling gør det nødvendigt, men bør iøvrigt ikke gribe ind. Den sagkyndige skal så vidt muligt afholde sig fra at give anvisninger, men skal iagttage aspirantens adfærd. Han skal særlig påse, om aspiranten overholder færdselsreglerne, om han forstår at indpasse sig i færdslen og at afpasse sin kørsel (derunder hastighed og rigtig placering af køretøjet på kørebanen) i forhold til den øvrige færdsel og vej-, vejr- og lysforholdene, om han, når færdselssituationen rummer en vis faremulighed (gadekryds, legende børn o. s. v.), indtager beredskabsstilling, om han udviser fornøden hensyntagen til andre vejfarende og ikke unødigt hindrer den øvrige færdsel, om han udviser fornøden ro og reaktionsevne, om han betjener vognens betjeningsapparater rigtigt og med fornøden rutine, om kørslen er tilstrækkelig rutineret og præget af ro og omdømme. Han bør desuden være opmærksom på, om aspiranten er i besiddelse af den fornødne åndelige og legemlige færdighed.

Stk. 2. De anvisninger, som er fornødne under prøven, skal den sagkyndige give tydeligt og i så god tid, at aspiranten får rimelig tid til at opfatte og udføre anvisningerne. Der må ikke gives anvisninger, der kan foranledige aspiranten til at handle mod færdselsreglerne eller tvinge aspiranten ind i unormale færdselssituationer. Det påhviler den sagkyndige at lede prøven således, at den volder mindst mulig gene for den øvrige færdsel.

Sikkerhedsforanstaltninger for kørslen.

§ 13.

Ved den praktiske prøves begyndelse tager den sagkyndige plads på køretøjets forsæde ved siden af aspiranten. Han kontrollerer, at aspiranten indtager en hensigtsmæssig kørestilling (indstilling af førersæde) og iagttager de for-

nødne sikkerhedsforanstaltninger, f. eks. ved indstilling af bagspejl, ved at sikre sig, at der er fornødent udsyn gennem ruderne og ved at afprøve tegngivningsapparater, bremses og styretøj, idet aspiranten samtidig kort forklarer og viser funktionen af kontrollamper for retningsvisere og fjernlys og viser anvendelse af kontakter til lys, nedblænding, vinduesvisker og varmeanlæg samt viser betjening af ventilationsanlæg og åbning af vinduer.

Manøvreprøver.

§ 14.

Stk. 1. Andrageren skal starte motoren ved anvendelse af vognens startanlæg. Start med håndsving må ikke kræves.

Stk. 2. Den sagkyndige skal under starten af motoren have sin opmærksomhed henvendt på, om andrageren forstår at foretage rigtig indstilling af gas- og luftregulering; han bør endvidere påse, at andrageren, inden han starter motoren, har overbevist sig om, at vognen er i frigear, og at håndbremsen er trukket til.

Stk. 3. Der foretages på lidet befærdede gader og veje manøvreprøver, såsom vendinger, bremsning, hurtig opbremsning efter pludselig kommando med påfølgende besigtigelse af bremsespor (med henblik på om aspiranten kan kontrollere, om alle hjul bremses ens og tilstrækkelig effektivt, dog må der ikke forlanges beregning af bremselængden), igangsætning og opbremsning på hældende vej, parkering ved kantsten og ved bakning ind mellem to ved kørebanens kant parkerede køretøjer, samt vendinger hvori indgår bakning. Aspiranten skal under disse prøver vise, at han nøje kender køretøjets afgrænsning i forhold til øvrig færdsel, kantsten m. v. og foretager rigtig afstandsbedømmelse af højre og venstre hjulpar til kantsten under vendinger. Aspiranten skal vise, at han forstår at bedømme afstande og hastighed rigtigt, at han forstår at anvende hånd- og/eller fodbremse rigtigt ved igangsætning på hældende vej og ved skift fra forlæns til baglæns kørsel, og at han forstår at bremse vognen ved nedgearning. Aspiranten skal navnlig vise, at han under udførelsen af manøvrerne iagttager skyldigt hensyn til den øvrige færdsel.

Stk. 4. I politikredse, hvor færdselsforholdene forhindrer, at prøven i kørsel udføres under så vanskelige forhold som ønskeligt, bør manøvreprøverne udvides i passende omfang.

Prøve i bykørsel.

§ 15.

Stk. 1. Den sagkyndige angiver, efterhånden som prøvekörselen skrider frem, ad hvilke gader eller veje der skal køres.

Stk. 2. Körselen foretages i normalt færdselstempo, dels på mindre befærdede steder, dels i livligere færdsel, dels på mere fri bane.

Stk. 3. Der køres dels i bredere trafikåre, helst med tilstødende gader på begge sider, dels i smalle gader med stærk færdsel, hvor hastigheden som følge heraf er nedsat. Ruten bør iøvrigt lægges således, at man dels skærer de større færdselsåre, dels svinger til venstre og højre ind i og ud fra disse.

Stk. 4. Af særlige prøver, der bør foretages under körselen, skal eksempelvis nævnes:

1. Svingning fra en stærkt befærdet gade til venstre ind i en smal sidegade og omvendt, helst hvor der ikke findes noget færdselssignal eller nogen færdselspost.

2. Svingning til højre ind i en smal sidegade.

3. Svingning, navnlig til venstre, i større færdselskryds med politiregulering, eller hvor kørebanen består af flere vognbaner.

4. Körsel i rundkörsel.

5. Betjening under körsel af visker, varmeapparat (defroster) og belysningsanlæg (herunder nedblænding) samt ventilationsanlæg eller i mangel heraf åbning og lukning af vindue.

Prøve i landevejskörsel.

§ 16.

Stk. 1. I fortsættelse af den i § 15 foreskrevne prøve foretages, hvor det er muligt, også prøve i landevejskörsel. Hvor det ikke er muligt at foretage både bykörsel og landevejskörsel under én prøve, skal et ikke uvæsentligt antal af prøverne foretages udelukkende som prøve i landevejskörsel. I sådanne tilfælde foretages også de i § 14 nævnte manøvreprøver på landevej eller bivej.

Stk. 2. Den sagkyndige angiver, efterhånden som prøvekörselen skrider frem, ad hvilke veje, der skal køres.

Stk. 3. Körselen foretages i det efter vedkommende vejs og dens færdselskarakter normale færdselstempo. Körselen foretages dels på mindre veje, dels på større veje og såvidt muligt også

på hovedveje. Kørslen skal gennemføres ad veje, der frembyder passende færdselsmæssige vanskeligheder og over en passende lang strækning, således at den sagkyndige får mulighed for at danne sig et skøn over aspirantens kørefærdighed.

Stk. 4. Af særlige prøver, der bør foretages under kørslen, skal eksempelvis nævnes:

1. Kørsel i sving og kurver af nogen sværhedsgrad.
2. Kørsel ad mindre veje.
3. Kørsel fra ikke-hovedvej ind på hovedvej.
4. Venstresving fra hovedvej ind på anden vej.
5. Kørsel fra vej med ringe færdsel ind på eller over en åbenbart mere betydende vej.
6. Kørsel fra ubebygget område ind i eller gennem tæt bebygget område.
7. Kørsel over bakketoppe.
8. Kørsel over jernbaneoverskæringer.

Stk. 5. Under kørslen skal den sagkyndige navnlig påse, om aspiranten forstår at afpasse hastigheden efter forholdene, at placere køretøjet korrekt på kørebanen og at foretage overhalinger på forsvarlig og korrekt måde. Den sagkyndige bør om fornødent opfordre aspiranten til at foretage overhaling, hvor denne manøvre efter forholdene er rimelig. Den sagkyndige bør, inden han giver en sådan opfordring, forvisse sig om, at overhaling vil være forsvarlig efter de foreliggende forhold, og bør herunder tage i betragtning, at aspiranten ikke bør bedømmes som en fører med langvaring øvelse.

Prøve i kørsel i lygtetændingstiden.

§ 17.

Stk. 1. Et rimeligt antal af prøverne i kørsel (§ 15 og § 16) bør foretages i lygtetændingstiden. I disse tilfælde foretages også de i § 14 nævnte manøvreprøver i lygtetændingstiden.

Den sagkyndige kan dog i stedet begynde den praktiske prøve i dagslys, således at han afbryder den, efter at manøvreprøverne er foretaget, og tilsiger aspiranten til fortsat prøve i lygtetændingstiden. Tilsigelsesvarslet til kørsel i lygtetændingstiden bør være kortest muligt.

Stk. 2. Den sagkyndige skal navnlig påse, at aspiranten forstår at betjene belysningsanlægget korrekt, om han overholder de gældende regler med hensyn til lygteføring og nedblænding, om han forstår at bedømme afstanden korrekt og

om han afpasse kørslen - navnlig hastigheden - efter belysningsforholdene, herunder især ved kørsel med nedblændede lygter.

B. Prøve til førerbevis til motorcykel.

1. Den teoretiske prøve.

§ 18.

Den teoretiske del af prøven til førerbevis til motorcykel foretages i overensstemmelse med reglerne i § 11, dog at aspiranten vedrørende køretekniken skal kunne gøre rede for den forskel, der fremkommer med hensyn til styring, bremsning og køreegenskaber i øvrigt, eftersom der anvendes køretøj af scootertypen eller almindelig motorcykel, og den forskel der fremkommer på disse områder, eftersom der køres med eller uden passager og med eller uden sidevogn. Han skal endvidere kunne gøre rede for anvendelsen af styrebremsen.

2. Den praktiske prøve.

§ 19.

Stk. 1. Den praktiske prøve til erhvervelse af førerbevis til motorcykel, jfr. § 8, stk. 2, nr. 1, aflægges såvel med motorcykel med sidevogn som med motorcykel uden sidevogn. Under den del af prøven, der aflægges med sidevogn, tager den sagkyndige plads på motorcyklens bagsæde eller i sidevognen. Den del af prøven, der aflægges med motorcykel uden sidevogn, skal aflægges på en plads, der kan overses af den sagkyndige, og hvor aspiranten under prøven skal foretage flere sving og passere flere færdselsårer.

Stk. 2. Reglerne i §§ 12-17 finder i øvrigt anvendelse med de lempelser, der følger af køretøjets natur. De i § 14, stk. 3, omhandlede manøvreprøver kan foretages såvel med som uden sidevogn. Bremseprøver foretages såvel med forhjulsbremse alene som med baghjulsbremse alene og med begge bremses samtidig. Den i § 16 omhandlede prøve i landevej skørsel foretages med motorcykel med sidevogn.

Stk. 3. Den praktiske prøve til førerbevis til motorcykel med sidevogn (jfr. § 8, stk. 2, nr. 2) og til 3-hjulet motorcykel (jfr. § 8, stk. 2, nr. 3) foretages i overensstemmelse med reglerne i §§ 12-17 med de lempelser, der følger af køretøjernes natur.

C. Prøve til førerbevis til motorvogn med totalvægt over 3500 kg og personmotorkøretøj med over 8 siddepladser foruden førerens plads.

1. Den teoretiske prøve.

§ 20.

Stk. 1. Den teoretiske del af de i § 8, stk. 2, nr. 5 og 6 nævnte prøver foretages i overensstemmelse med reglerne i § 11. Tillige lægges vægt på, at aspiranten kender reglerne om læs og læsning samt de særlige hastighedsgrænser, der gælder for disse køretøjer. Han skal desuden kunne udpege de dele af køretøjet, hvor slør og slid fortrinsvis opstår, og kunne forklare, hvorledes man undgår røgdudvikling fra motor og tilsnævning af vejene ved olie fra motoren. Han skal endelig vise indgående kendskab til bremseanlægs brug, pasning og vedligeholdelse samt til deres virkemåde i det omfang, som vedligeholdelse og pasning kræver.

Stk. 2. Aspiranten skal kunne forklare om de særlige faremuligheder, som kørsel med disse køretøjer medfører, og om den køreteknik, som er påkrævet for sådanne køretøjer til forskel fra almindelig motorvogn.

2. Den praktiske prøve.

§ 21.

Stk. 1. Under den praktiske prøve til førerbevis til de i § 8, stk. 2, nr. 5 og 6 nævnte køretøjer skal der særlig lægges vægt på, om aspiranten er i stand til at manøvrere køretøjet i mindre gader og er i stand til at føre køretøjet ind og ud fra porte eller indkørsler, om han forstår at foretage dobbelt udkobling, at anvende sidespejlene og at foretage baglæns kørsel på forsvarlig måde, samt om han har fornødent kendskab til bremsemanometre.

Stk. 2. Iøvrigt finder reglerne i §§ 12-17 tilsvarende anvendelse.

D. Prøve til førerbevis til motorvogn med påhængsvogn.

1. Den teoretiske prøve.

§ 22.

Stk. 1. Den teoretiske del af den i § 8, stk. 2, nr. 7 omhandlede prøve foretages som angivet i § 20. Tillige lægges vægt på kendskab til brug,

pasning og vedligeholdelse af bremseanlæg, trækanordninger og tilkoblingsanordninger til trækanordning, bremsesystem og signalapparater. Endvidere skal der lægges vægt på, om aspiranten viser forståelse af følgerne af fejl og mangler - herunder slidmangler - ved de nævnte installationer og ved fjedre, fjederbolte, nav, drejekranse og hovedbolte.

Stk. 2. Aspiranten skal kunne forklare om de særlige faremuligheder, som kørsel med disse køretøjer medfører, og om den køreteknik, som er påkrævet for sådanne køretøjer til forskel fra almindelig motorvogn.

2. Den praktiske prøve.

§ 23.

Stk. 1. Den praktiske del af den i § 8, stk. 2, nr. 7 nævnte prøve foretages i overensstemmelse med reglerne i § 21, dog at baglænskørsel skal kunne foretages lige bagud i mindst én vognlængde. Desuden skal aspiranten kende motorvognens forhjuls og påhængsvognens baghjuls mindste drejeradius og vogntogets længde. Under kørslen skal han vise, at han tager tilbørligt hensyn til disse faktorer.

Stk. 2. Den sagkyndige kontrollerer udover det i § 13 foreskrevne, at aspiranten inden kørslens begyndelse efterser

1) trækanordningen med hensyn til, om tilkoblingen er forsvarlig, og om koblingsanordningen er i forsvarlig stand,

2) bremseanordningen med hensyn til, om tilkoblingen er sket på forsvarlig måde, om lastreguleringsventilen er indstillet korrekt, og om bremsesystemet er sat i funktion på forskriftsmæssig måde,

3) om ledninger til stoplygte, baglygter og blinklys er tilkoblet på forsvarlig måde, er i forsvarlig stand, og om disse anlæg fungerer forskriftsmæssigt.

E. Prøve til førerbevis til traktor.

1. Den teoretiske prøve.

§ 24.

Den teoretiske del af prøven til førerbevis til traktor afholdes i overensstemmelse med reglerne i § 11 og § 22 med de lempelser, der følger af køretøjets natur.

§ 25.

2. Den praktiske prøve.

Stk. 1. Prøven aflægges i bymæssig bebyggelse på en plads eller gadestrækning, der fuldt ud kan overses af den sagkyndige, og hvor ansøgeren under prøvekørslen skal foretage flere sving og passere flere færdselsårer. Såfremt den sagkyndige anser det for ønskeligt, aflægges prøven med den sagkyndige som passager på køretøjet. Prøven kan efter aftale aflægges i en bymæssig bebyggelse udenfor den motorsagkyndiges faste mødested. I så fald påhviler det aspiranten at betale den sagkyndige befordringsgodtgørelse og timepenge efter de herfor fastsatte takster.

Stk. 2. De i §§ 12-15 fastsatte regler finder tilsvarende anvendelse med de lempelser, der følger af køretøjets natur og prøvens karakter. Prøven kan være af kortere varighed end 30 minutter.

V. Udfærdigelse af førerbevis.

§ 26.

Stk. 1. Efter prøvens afslutning meddeler den sagkyndige straks andrageren, om han har bestået, samt indberetter resultatet til politiet på den dertil godkendte blanket. Samtidig sendes eventuelle bilag tilbage til politiet, efter at fotografiet er forsynet med den sagkyndiges påtegning. Konstaterer eller formoder den sagkyndige på grundlag af aspirantens adfærd under prøven, at der er mangler ved aspirantens legemlige eller åndelige forlighed, angiver han i indberetningen til politiet lidelsens art og udslag, uanset om prøven består eller ikke. Hvis en andrager, der ikke har bestået prøven, ønsker at blive bekendt med grunden hertil, skal den sagkyndige enten straks give ham en sådan begrundelse eller opgive ham en tid samme dag eller den følgende hverdag, hvor han ved henvendelse til politiet eller den sagkyndige kan få begrundelsen meddelt.

Stk. 2. Har andrageren bestået prøven, og opfylder han iøvrigt betingelserne for at erhverve førerbevis, udfærdiger politiet førerbevis på den af justitsministeriet dertil godkendte formular. For beviset erlægges en betaling af kr., der berigtiges ved stempelmærker. Er førerbeviset givet på visse vilkår eller med særlige indskrænkninger, skal dette anføres i beviset. Formularen leveres af

§ 27.

Er et førerbevis beskudiget eller bortkommet,

kan duplikatførerbevis, der betegnes som sådan, udstedes mod et gebyr af kr., der berigtiges ved stempelmærker. Henvendelse om duplikatførerbevis rettes til politiet på det sted, hvor den pågældende bor. Inden duplikatet udstedes, undersøger politiet ved hjælp af førerbeviskartoteket og ved forespørgsel til rigsregistraturen, om den pågældende fortsat er berettiget til at føre motorkøretøj. Er førerbeviset bortkommet, skal ansøgeren udfylde blanket og førerbeviset efterlyses. Fremkommer, efter at duplikatførerbevis er udstedt, det originale førerbevis, afleveres duplikatførerbeviset til politiet. Beskudigede førerbeviser, der ønskes erstattet af duplikat, afleveres til politiet.

VI. Udvidelse af førerbevis.

§ 28.

Stk. 1. En person, der har førerbevis til kørsel med nogen af de i § 8, stk. 2, omhandlede arter af motorkøretøjer, og som ønsker førerbeviset udvidet til at gælde for kørsel med anden art af motorkøretøj, skal herom rette skriftlig henvendelse til politiet på sit hjemsted, bilagt foto og lægeerklæring som i § 1, stk. 2, nr. 1 og 3, nævnt. Reglerne i §§ 2-7 finder tilsvarende anvendelse. Såfremt førerbeviset senest er udstedt eller fornyet indenfor de sidste 2 år, er lægeerklæring dog uforholden, forudsat at den pågældende har præsteret lægeerklæring ved sidste udstedelse eller fornyelse af førerbevis, og forudsat at denne erklærings indhold eller andre omstændigheder ikke giver anledning til at kræve ny lægeattest.

Stk. 2. Politiet henviser derefter den pågældende til at aflægge prøve for vedkommende sagkyndige i overensstemmelse med de regler i §§ 8—25, der finder anvendelse for den pågældende køretøjsart. Forsåvidt det førerbevis, som den pågældende er i besiddelse af, er udstedt indenfor det sidste år, skal den teoretiske del af prøven dog indskrænkes til at omfatte det herunder hørende stof, som ikke henhører under den tidligere beståede prøve.

Stk. 3. Består aspiranten ikke prøven, og har han under prøven vist så ringe kørefærdighed eller en sådan ukendskab til de vigtigste færdselsregler, at det må antages, at han som fører af et motorkøretøj vil være til fare for den øvrige færdsel, skal den sagkyndige afgive fyldestgørende skriftlig indberetning herom til politiet, der afgør, om aspiranten bør aflægge fornyet prøve til det allerede erhvervede førerbevis for at bevare dette, jfr. § 31, stk. 1.

Stk. 4. Bestås den i stk. 2 nævnte prøve, udstedes et i 5 år gyldigt førerbevis gældende for de motorkøretøjer, som pågældende herefter har ret til at føre. Det tidligere førerbevis afleveres til politiet.

§ 29.

Stk. 1. Til erhvervsmæssig befordring af personer kræves et særligt førerbevis, som kun må meddeles personer, der er fyldt 22 år, og som efter jævnligt i mindst 1 år at have ført motorvogn har aflagt en særlig prøve for den sagkyndige, hvorunder vedkommende har udvist særlig duelighed. Der må som følge heraf ved den praktiske prøve stilles større krav til hans manørefærdighed end ved almindelig førerprøve, ligesom de under prøven begåede fejl undergives strengere bedømmelse end ved almindelig førerprøve. Ved prøve med køretøj som nævnt i stk. 2, litra a, skal den pågældende kunne køre den nærmeste vej til et af den sagkyndige angivet bestemmelsessted. Den teoretiske del af prøven bedømmes som ved almindelig førerprøve for det pågældende køretøj. Herudover skal den pågældende kunne udpege de dele af køretøjet, der har betydning for sikkerheden, hvor slør og slid fortrinsvis opstår, og vise indgående kendskab til bremses og styretøjs brug, pasning og vedligeholdelse samt til deres virkemåde i det omfang, som vedligeholdelse og pasning kræver.

Stk. 2. Prøven aflægges med

a) en til oplæringskørsel godkendt personmotorvogn med egenvægt ikke under 1200 kg eller

b) en personmotorvogn som nævnt i § 8, stk. 5, nr. 6 (stor personmotorvogn).

Stk. 3. Prøve aflagt med et af stk. 2, litra a omfattet køretøj giver ret til erhvervsmæssig personbefordring med personmotorvogn med højst 8 siddepladser foruden førerens plads. Prøve aflagt med et af stk. 2, litra b omfattet køretøj giver ret til erhvervsmæssig personbefordring med såvel personmotorvogn med højst 8 siddepladser foruden førerens plads som personmotorvogn af den i § 8, stk. 5, nr. 6, nævnte art (stor personmotorvogn), herunder også omnibuskørsel der omfattes af lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel.

Stk. 4. For prøven erlægges et gebyr af

Stk. 5. Forinden et førerbevis af de i stk. 2 nævnte arter udstedes, skal andrageren tilvejebringe den i § 1, stk. 2, nr. 3, nævnte lægeattest, medmindre førerbevis senest er udstedt eller fornyet indenfor det sidste år, og der ikke er gået

mere end 2 år, siden han sidst har præsteret lægeerklæring ved udstedelse eller fornyelse af førerbevis. Ny lægeattest bør dog altid kræves, såfremt indholdet af den ældre lægeattest eller omstændighederne iøvrigt taler herfor.

Stk. 6. Bestås prøven, udstedes et for 5 år gyldigt førerbevis gældende for de motorkøretøjer, som den pågældende har ret til at føre, og til erhvervsmæssig personbefordring med et køretøj af den eller de arter, hvortil prøven er bestået. Der erlægges for førerbeviset et gebyr af

Stk. 7. Til personer, der har bestået prøven for kørelærere, kan der uden særlig prøve udstedes førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring med den art af køretøjer, hvortil de har bestået kørelærerprøven.

Stk. 8. Flytter en person, der har førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring, til en anden politikreds, er han ikke berettiget til at drive anden erhvervsmæssig personbefordring end omnibuskørsel, forinden han har foretaget anmeldelse til politiet på sit nyt hjemsted og fået førerbeviset påtegnet af politiet. Politiet kan, hvis det skønnes påkrævet, forlange, at han aflægger fornyet praktisk prøve som i stk. 1 omhandlet.

VII. Fornylelse af førerbevis.

§ 30.

Stk. 1. Førerbeviser gælder i 5 år fra udstedelsesdagen. For personer, der er fyldt 70 år, kan førerbevis dog udstedes for kortere tidsrum. Ligeledes kan førerbevis udstedes for kortere tidsrum i tilfælde, hvor der er tvivl om den pågældendes ædruelighed, og i tilfælde, hvor konstaterede eller formodede mangler ved den åndelige eller legemlige førlighed taler derfor. Forsåvidt angår legemlige eller åndelige mangler træffes afgørelsen efter, at erklæring fra sundhedsstyrelsen er indhentet.

Stk. 2. Den, der ønsker sit førerbevis fornyet, må henvende sig til politiet på sit hjemsted med andragende, foto og lægeattest som i § 1, stk. 2, nævnt, ligesom han skal aflevere sit hidtidige førerbevis.

Stk. 3. Politiet bestemmer om vedkommende kan fritages for at aflægge ny prøve for den sagkyndige. Ny prøve bør ikke forlanges, når det enten er politiet bekendt eller af en af andrageren afgivet skriftlig erklæring fremgår, at den pågældende i det sidste år jævnlig har ført køretøj af den eller de arter, hvortil førerbevis søges fornyet, eller af en art, hvortil der kræves

et førerbevis, der i medfør af § 8, stk. 4, er gyldigt også for de øvrige arter af køretøjer, hvortil førerbevis søges fornyet. Erklæringen afgives på en af justitsministeriet godkendt formular. Det kontrolleres ved et passende antal stikprøver, om de i sådanne erklæringer afgivne oplysninger er rigtige.

Stk. 4. For personer, for hvem førerbevis er udstedt for kortere tid end 5 år, kommer reglen i stk. 3, 2. pkt., om fornyet prøve kun til anvendelse ved fornyelser omkring hver 5 årsperiodes udløb regnet fra udstedelsen af det første kortvarige førerbevis, med mindre omstændighederne taler for, at prøve bør forlanges. For personer over 70 år bør der altid forlanges ny prøve ved et førerbevis' udløb.

Stk. 5. Er begæring om fornyelse af førerbevis indgivet til politiet ledsaget af foto, attest og førerbevis som i stk. 2 nævnt ved udløbet af førerbevisets gyldighed, kan politiet, dersom fornyelsen af førerbeviset ikke straks kan ske, på forlangende give vedkommende et bevis for, at fornyelse er søgt, og at han er berettiget til i et i beviset nærmere fastsat tidsrum, der normalt ikke må overstige 1 måned, at føre motorkøretøj.

§ 31.

Stk. 1. Politiet kan til enhver tid tage førerbeviset tilbage, når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis. Førerbevisindehavere er pligtige at underkaste sig de for afgørelse heraf fornødne undersøgelser, f. eks. undersøgelse af en speciallæge. Såfremt undersøgelsen ikke medfører, at førerbeviset inddrages helt eller delvis, refunderes de til undersøgelsen afholdte udgifter den pågældende, idet disse da udredes af den staten tilfaldende andel af gebyrer ved førerprøver og synsforretninger. Nærmer politiet grundet tvivl om, hvorvidt en person, der har førerbevis, fremdeles er i besiddelse af fornøden kørefærdighed eller har det fornødne kendskab til de vigtigste færdselsregler, kan det forlanges, at han tilbagelever førerbeviset, således at det kun kan udleveres påny, såfremt han består en fornyet førerprøve, herunder teoretisk overhøring. For denne prøve betales et gebyr af kr., der, såfremt den pågældende består prøven, tilbagebetales ham, idet gebyret i så fald udredes af den staten tilfaldende andel af gebyrerne. Når et førerbevis tilbageleveres politiet i medfør af 1. eller 4. punktum, skal der, medmindre dette må anses for uforsvarligt, udleveres ham et mid-

lertidigt førerbevis gældende for den tid, der påregnes at medgå, indtil undersøgelsen er tilendebragt eller prøven aflagt.

Stk. 2. Dersom en person, der har førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring eller omnibuskørsel, ved dom findes skyldig i et strafbart forhold, som begrunder nærliggende fare for misbrug af førerbeviset, kan retten til den omhandlede kørsel frakendes ham i overensstemmelse med reglerne i straffelovens § 79. Ved afgørelsen af, om sådan påstand bør nedlægges, bør færdselsforseelser tages i betragtning på samme måde som anført i § 4, stk. 2, 4. punktum. Derimod kan allerede erhvervet ret til erhvervsmæssig personbefordring ikke inddrages administrativt. Såfremt en person, der er i besiddelse af denne art førerbevis, alene er frakendt det almindelige førerbevis, uden at der i dommen er truffet bestemmelse om særlig frakendelse af retten til erhvervsmæssig personbefordring, har han ret til påny at udøve denne virksomhed, når det almindelige førerbevis gen erhverves.

Stk. 3- Den, hvis førerbevis er tilbagekaldt af politiet, eller hvem retten til at være fører i henhold til færdselslovens § 70 eller straffelovens § 79 er frakendt, er pligtig at tilbagelevere førerbeviset. Det tilbageleverede førerbevis tilstilles den politimyndighed, der har udstedt det. Om enhver fradømmelse af førerret samt enhver tilbagekaldelse skal der straks ske indberetning til førerbeviskartoteket og rigsregistraturen med angivelse af grunden til fortabelsen.

Stk. 4. Er der udfærdiget dansk internationalt førerbevis for en person, hvem førerretten er frakendt eller frataget, skal også det internationale førerbevis inddrages.

Stk. 5. Når et førerbevis inddrages administrativt eller i forbindelse med, at førerretten er frakendt den pågældende, bliver det, når afgørelsen eller dommen er endelig, at annullere. Fremsætter den pågældende begæring om førerbevis, når frakendelsestiden er udløbet, eller når han igen opfylder betingelserne for at få udstedt førerbevis, skal bestemmelserne i § 30 om fornyelse af førerbevis anvendes.

Stk. 5. Frakendes eller fratages førerretten personer, der er i besiddelse af et i udlandet udstedt internationalt førerbevis, inddrages det internationale førerbevis ikke, men der gives det påtegning om frakendelsen eller fratagelsen som angivet i artikel 7, sidste stykke, og bilag E i konventionen af 24. april 1926, jfr. bekendtgørelse nr. 241 af 9. august 1930. Såfremt det

internationale førerbevis er udstedt i et land, der har ratificeret konventionen af 19. september 1949, jfr. bekendtgørelse af 2. marts 1956, gås der frem i overensstemmelse med denne konventions artikel 24, nr. 5. Med hensyn til førerbeviser udstedt i Finland, Norge og Sverige gås der frem i overensstemmelse med artikel 6 i de mellem Danmark og henholdsvis Finland, Norge og Sverige den 15. september 1956 indgåede overenskomster om anerkendelse af førerbeviser m. v., jfr. justitsministeriets bekendtgørelser af 27. oktober 1956.

VIII. Køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel.

§ 32.

Stk. 1. Intet motorkøretøj må benyttes til øvelseskørsel, forinden det efter anmeldelse til politiet og fremstilling for vedkommende sagkyndige er godkendt til sådan brug.

Stk. 2. Politiet drager omsorg for, at sådanne motorkøretøjer fremstilles til eftersyn af, om de vedblivende fyldestgør lovens fordringer. Bestemmelserne om periodiske syn af køretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af personer, herunder bestemmelserne om gebyret for sådanne syn finder herved tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Anvendes motorkøretøj, der er særlig indrettet til øvelseskørsel, til andet end øvelseskørsel eller førerprøve, skal de særlige betjeningsapparater være afmonteret, tildækket eller låset, medmindre det føres af en kørelærer og der ikke befinder sig nogen på den plads, hvorfra disse apparater kan betjenes.

§ 33.

Motorkøretøjer skal under øvelseskørsel såvel foran som bagpå være forsynet med et af politiet godkendt hvidt skilt med ordet »skolevogn«, udført med mindst 8 cm høje sorte bogstaver, eller ordet »skolecykle«, udført med mindst 4 cm høje bogstaver. Skiltet må kun benyttes under øvelseskørsel. Under førerprøve må køretøjet ikke være forsynet med disse skilte eller med firmaskilte, reklamer eller andet, der kendetegner køretøjet som skolekøretøj.

Særregler for motorvogne.

§ 34.

Stk. 1. Motorvogne, der anvendes til øvelseskørsel, skal være forsynede med hastighedsmålere samt således udstyrede, at læreren uafhængigt

af eleven kan give signal og ved hjælp af særlige pedaler, der er anbragt ved hans plads, udkoble motoren og bremse vognen. De skal desuden være forsynet med ekstra førerspejl eller spejle til brug for kørelæreren eller den sagkyndige, således at der til dennes disposition findes det antal spejle, som er foreskrevet i bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr. Førersædet skal være indstilleligt.

Stk. 2. Der må - bortset fra invalidekøretøjer - ikke benyttes motorvogne med hel- eller halv-automatisk gearkasse eller kobling. Er en motorvogn forsynet med friløb, skal det være spærret under førerprøven.

Stk. 3- Såfremt der ikke i politikredsen findes godkendte skolevogne af den i § 8, stk. 5, nr. 5 eller 6 nævnte art, kan politimesteren, såfremt det efter forholdene skønnes rimeligt og påkrævet, efter indhentet erklæring fra den sagkyndige tillade, at der foretages skolekørsel i motorvogne, der ikke er forsynet med de i stk. 1 nævnte særlige pedaler, men som iøvrigt opfylder de for skolevogne af denne art foreskrevne betingelser.

Sådan tilladelse kan kun gives, såfremt håndbremsen er særlig virksom og anbragt således, at den kan betjenes fra pladsen ved siden af føreren, såfremt der findes en tændingsafbryder eller tilsvarende anordning, hvormed motoren let og sikkert kan standses fra pladsen ved siden af føreren, såfremt vognen iøvrigt efter den motorsagkyndiges skøn kan anses for egnet til skolekørsel, såfremt skolekørsel med en sådan vogn på grund af de lokale færdselsforhold ikke kan anses uforvarselig, og såfremt eleven (førerbevisaspiranten) i forvejen har førerbevis til almindelig personmotorvogn. Sådanne køretøjer registreres som skolevogne. Tilladelsen tilbagetages, når den ikke længere er rimeligt begrundet.

Stk. 4. Motorvogne, der ikke opfylder de i § 8, stk. 5, nr. 4, stillede krav med hensyn til vægt og akselafstand, og som ved nærværende bekendtgørelses ikrafttræden er godkendt som skolevogne, kan fortsat benyttes til skolekørsel, så længe de er registreret for samme ejer.

Særregler for store lastmotorvogne, store personmotorvogne og motorvogne med store påhængsvogne.

§ 35.

Stk. 1. Til øvelseskørsel med de i § 8, stk. 1, nr. 5 og 6 omhandlede køretøjer må ikke anvendes

des køretøjer, der er forsynet med synkroniseret gearkasse. Køretøjerne skal være forsynet med bremsemanometer.

Stk. 2. Påhængsvogn, der anvendes til øvelseskørsel, skal være forsynet med lastreguleringsventil i bremseanlægget.

Særregler for motorcykler.

§ 36.

Stk. 1. Til skolekørsel må ikke anvendes motorcykler, der er forsynet med hel- eller halvautomatisk gearkasse eller kobling, gearindikator eller sådanne indretninger, som letter betjeningen, såsom automatisk frigear. Køretøjerne skal være forsynet med hastighedsmåler.

Stk. 2. Solomotorcykler, der anvendes til øvelseskørsel, kan forsynes med særlig bremse beregnet for kørelærers eller sagkyndigs brug. Er sådanne cykler forsynet med selvstarter, skal kontakten hertil være anbragt således, at selvstarteren ikke kan betjenes, medmindre føreren stiger af cyklen.

Stk. 3- Motorcykel med sidevogn skal, når den anvendes til øvelseskørsel, være forsynet med en særlig bremse til både for- og baghjul, som kan betjenes både fra bagsæde og fra sidevogn, og med en hornkontakt, som kan anvendes både fra bagsæde og sidevogn.

Særregler for trehjulet motorcykel.

§ 37.

3-hjulet motorcykel, der anvendes til øvelseskørsel eller førerprøve, skal være forsynet med ekstra bremse til brug for kørelærer eller sagkyndig.

Øvelseskørsel og prøve med invalidekøretøjer.

§ 38.

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i §§ 32 og 34 kan politimesteren tillade, at en motorvogn, der er særligt indrettet til brug for en invalideret, anvendes til øvelseskørsel og førerprøve, uden at vognen er forsynet med betjeningspedaler for kørelæreren eller den sagkyndige. Tilladelse kan kun gives, såfremt den motorsagkyndige finder vognens anvendelse hertil forsvarlig, f. eks. hvis håndbremsen er tilstrækkelig virksom og anbragt således, at den kan betjenes fra

pladsen ved siden af føreren, og der findes en tændingsafbryder eller tilsvarende anordning, hvormed motoren let og sikkert kan standses fra pladsen ved siden af føreren, og vognen iøvrigt kan anses for egnet til denne kørsel.

Stk. 2. Øvelseskørsel med sådant køretøj må ikke foretages på befærdede veje, før eleven har opnået en sådan kørefærdighed, at kørslen ikke er til fare for færdselssikkerheden.

IX. Opbevaring af førerbevisakter.

§ 39.

Andragender om erhvervelse eller fornyelse af førerbevis til motorkøretøjer med tilhørende attester og lægeerklæring m. v., vil i almindelighed være at tilintetgøre efter 6 års opbevaring. Tilintetgørelse bør dog ikke finde sted i tilfælde, hvor sagen på grund af den pågældende andragers mangelfulde legemlige eller åndelige førerlighed har været forelagt sundhedsstyrelsen, eller når sagen har været forelagt justitsministeriet. Har der været rejst spørgsmål om tilbagetagelse af førerbeviset, bør akterne vedrørende den i denne anledning foretagne undersøgelse heller ikke tilintetgøres. Akter, der ikke tilintetgøres i henhold til foranstående, afleveres til vedkommende provinsarkiv efter de almindelige herom gældende bestemmelser. Fotografier fra udløbne eller inddragne førerbeviser, som ikke efter anmodning tilbageleveres den pågældende, skal tilintetgøres, forinden tekstsiderne arkiveres sammen med førerbevispapirerne, medmindre politiet undtagelsesvis i begrænset tid har anvendelse for fotografiet, f. eks. ved kontrol med, at en person, der er fradømt førerretten, ikke fører motorkøretøj i frakendelsesperioden.

X. Færdselsforedrag.

§ 40-

Stk. 1. Ved politiets foranstaltning afholdes mindst 8 gange årligt jævnt fordelt over året en foredragsrække bestående af mindst 2 foredrag om almindelige færdselsproblemer og køreteknik. Adgang til foredragene har enhver, der modtager køreundervisning eller agter at aflægge førerprøve. Såfremt pladsforholdene tillader det, kan også andre tilstedes adgang. Politiet udsteder adgangskort til foredragene, der i almindelighed bør afholdes om aftenen. For hver til-

hører afstempies kortet som bevis for, at han har overværet hvert af rækkens foredrag.

Stk. 2. Foredragene holdes af motorsagkyndige, polititjenestemænd eller andre kvalificerede efter politimesterens bestemmelse.

Stk. 3. Udgifterne til foredragsrækkernes gennemførelse afholdes af gebyrerne for førerprøverne.

XI. Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

§ 41.

Stk. 1. Denne bekendtgørelse træder i kraft den

Stk. 2. Samtidig ophæves

§§ 43-53, § 55 og § 56 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer med senere ændringer,

§§ 21 og 22 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952 om godkendelse af land- og skovbrugstraktorer m. v.,

justitsministeriets cirkulære nr. 68 af 15. maj 1939 angående opbevaring af akter vedrørende erhvervelse eller fornyelse af førerbevis til motorkøretøjer,

justitsministeriets cirkulære nr. 45 af 17. marts 1952 angående tilintetgørelse af fotografier fra udløbne eller inddragne førerbeviser,

justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 24. marts 1952 om udfærdigelse af førerbevis til indkaldte værnepligtige samt elever på højskoler og landbrugsskoler,

justitsministeriets cirkulære nr. 169 af 23. september 1952 om kontrol med motorføreres ædruelighed,

justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 28. juli 1953 om tilbagebetaling af erlagt gebyr for førerprøve,

justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 11. august 1952 om gebyr for udstedelse af førerbeviser til erhvervsmæssig personbefordring og omnibuskørsel,

justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 12. januar 1950 om adgang for kørelærere til at få udstedt førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring,

justitsministeriets cirkulære nr. 46 af 17. marts 1952 om oplæringskørsel i motorvogne med egenvægt over 2500 kg,

justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 28. maj 1938 angående forbud mod godkendelse af motorvogne både som skolevogne og til udleje uden fører.

§ 42.

Stk. 1. Førerbeviser, der er udstedt før denne bekendtgørelses ikrafttræden, bevarer deres gyldighedsområde uændret.

Førerbevis til motorvogn giver tillige adgang til at føre 3-hjulet motorcykel.

Endvidere kan de i § 22 i bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952 om godkendelse af land- og skovbrugstraktorer m. v. omhandlede førerbeviser anvendes til kørsel også med registrerede traktorer.

Stk. 2. Fornyas sådanne førerbeviser uden afleggelse af prøve, udstedes de til de i § 8, stk. 2, omhandlede gyldighedsområder efter følgende regler:

1. Førerbevis til motorcykel fornyes til at gælde det i § 8, stk. 2, nr. 1 nævnte gyldighedsområde (2-hjulet motorcykel med og uden sidevogn samt 3-hjulet motorcykel).

2. Førerbevis til motorcykel med sidevogn fornyes med uændret gyldighedsområde.

3. Førerbevis til 4-hjulet motorvogn med egenvægt indtil 2500 kg udstedes til det i § 8, stk. 2, nr. 4, nævnte gyldighedsområde (almindelig motorvogn).

4. Førerbevis til 4-hjulet motorvogn med egenvægt over 2500 kg udstedes til det i stk. 2, nr. 5 og 6 nævnte område (stor lastmotorvogn og stor personmotorvogn).

5. Førerbevis til de i ovennævnte bekendtgørelse af 17. marts 1952 nævnte traktorer udstedes til kørsel med alle traktorer.

Stk. 3. Fremkommer der i forbindelse med en anmodning om fornyelse uden prøve af et førerbekendtgørelsens ikrafttræden udstedt førerbevis begæring om en ændring eller udvidelse af førerbevisets område i forhold til det ovenfor anførte, skal en sådan begæring imødekommes, for så vidt det tidligere førerbevis gav adgang til at føre køretøjer, der ikke vil omfattes af det nye førerbevis, og andrageren sandsynliggør, at han indenfor de sidste 5 år i perioder af nogen varighed har ført sådant køretøj.

BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSER I UDKASTET TIL BEKENDTGØRELSE.

Til § 1.

Bestemmelsen i udkastet er i alt væsentligt en gentagelse af § 43 i motorbekendtgørelsen nr. 192 af 30. juni 1932 med senere ændringer.

Man har i udkastet foreslået betegnelsen »sagkyndig« i stedet for »motorsagkyndig« af hensyn til de overvejelser, der for tiden foregår angående muligheden for at anvende særlige sagkyndige til at varetage førerprøverne til aflastning af de motorsagkyndige.

Det foreslås, at førerbeviserne ligesom hidtil kun skal kunne udstedes af hjemstedets politi. Skulle der undtagelsesvis være rimelig grund til, at prøve aflægges og førerbevis udstedes et andet sted, skal politiet efter forslaget kunne imødekomme andragender herom, for så vidt angår her i landet bosatte personer, jfr. stk. 1. Udvalget har anset det for ubetænkeligt at henlægge denne beføjelse, der hidtil er udøvet af justitsministeriet, til politiet. Derimod kan der efter udkastet som hidtil ikke udstedes dansk førerbevis til udlændinge under midlertidigt ophold her i landet, bortset fra det i § 11, stk. 2, i bekendtgørelse af 2. marts 1956 om udenlandske køretøjer m. v. omhandlede »turistførerbevis«.

I samme forbindelse bemærkes, at personer, der har taget bopæl her i landet, ikke kan føre motorkøretøj på grundlag af udenlandsk eller internationalt førerbevis, men kun på grundlag af dansk førerbevis.

Bestemmelsen i stk. 1 om værnepligtiges og civilforsvarspligtiges adgang til at erhverve førerbevis på det sted, hvor de gør tjeneste, er optaget fra justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 24. marts 1952. Derimod har man ikke fundet anledning til undtagelsesbestemmelser for højskoleelever og lignende.

Bestemmelsen i stk. 6, punkt 1, om udlændinge, der tager ophold her i landet, er formelt en ny regel, men reelt kun kodificering af gældende praksis. Bestemmelsen i stk. 6, punkt 3, korresponderer med de nordiske overenskomster

på dette område, nemlig overenskomsterne af 15. september 1956 mellem på den ene side Danmark, på den anden side Finland, Norge og Sverige angående gensidig anerkendelse af førerbeviser og indregistreringsattester for motorkøretøjer m. v., se justitsministeriets bekendtgørelser nr. 64, 65 og 66 af 27. oktober 1956.

Til § 2.

Udkastets 1. punktum fandtes tidligere i motorbekendtgørelsens § 43, stk. 5. 2. punktum fandtes i justitsministeriets cirkulære nr. 169 af 23. september 1952. Der henvises iøvrigt til bemærkningerne om ædruelighed i bemærkningerne til § 31.

Til § 3.

Udkastet er enslydende med motorbekendtgørelsens § 44, idet udvalget ikke har fundet anledning til at foreslå ændringer bortset fra 2. pkt. i stk. 3, der er overensstemmende med praksis.

Til § 4.

Udkastet er enslydende med motorbekendtgørelsens § 45 bortset fra, at der i stk. 2 er indføjet et nyt 3- punktum. Udvalget har specielt ønsket at henlede opmærksomheden på, at også færdselsforseelser kan danne grundlag for nægtelse af førerbevis til erhvervmæssig personbefordring. Udvalget har overvejet, om der kan ydes nærmere vejledning med hensyn til skønnet over, i hvilke tilfælde sådan nægtelse bør finde sted.

Nægtelse af førerbevis til erhvervmæssig personbefordring på grundlag af begåede færdselsforseelser vil kunne ske, selv om det almindelige førerbevis ikke er frakendt. Det vil være en betingelse for, at førerbevis til erhvervmæssig personbefordring kan nægtes, at det må ventes, at den pågældende som fører af motorkøretøj i erhvervmæssig personbefordring vil begå færdselsforseelser. Man kan måske opstille en formodning om, at en person, der forud har be-

gået nogle færdselsforseelser, vil begå lige så mange eller flere som fører af motorkøretøj i erhvervmæssig personbefordring, og herudfra afslå førerbevis hertil. Det kan i forbindelse hermed anføres, at det er mindre betænkeligt at hindre en person i at komme ind i et nyt erhverv end at hindre ham i fortsat at udøve sit erhverv, som f. eks. ved frakendelse af retten til erhvervmæssig personbefordring.

Udvalget mener, at man, under hensyn til den uklarhed, som råder med hensyn til det rejste spørgsmål, bør være varsom med at nægte førerbevis til erhvervmæssig personbefordring alene på grund af færdselsforseelser, indtil der er dannet retspraksis på området. Det må som regel være en forudsætning for nægtelsen, at der er tale om gentagne og ikke uvæsentlige forseelser.

Spørgsmålet om frakendelse og administrativ inddragelse af førerbevis til erhvervmæssig personbefordring er behandlet i forbindelse med § 31.

Til § 5.

Der henvises til afsnittet »Undervisning af køreelever og uddannelse af kørelærere«, s. 21.

Til § 6.

Reglerne om øvelseskørsel med motorkøretøjer findes i færdselslovens § 20, som dog ikke indeholder regler for øvelseskørsel med traktorer, men i stk. 6 indeholdes hjemmel til at fastsætte regler også for denne øvelseskørsel. Af færdselslovens § 12 fremgår det modsætningsvis, at kun registrerede traktorer kan anvendes til dette formål. Løvrigt har der hidtil ikke eksisteret regler for øvelseskørsel med traktorer. Tilstanden er herefter den, at øvelseskørsel kan finde sted med registreret traktor uden medvirken af kørelærer og uden at køretøjet er forsynet med skoleskilte.

Da der i praksis har været tvivl om, i hvilket omfang øvelseskørsel kan finde sted, og da erfaringerne viser, at der er trang til regler, har udvalget udarbejdet udkast til sådanne regler.

Udkastets regler om øvelseskørsel uden medvirken af kørelærer har sit forbillede i den tidligere bekendtgørelse af 14. april 1951 om cykler med hjælpemotor.

Udvalget har ment, at der ikke bør stilles for strenge regler, da en del traktorer og alle motorredskaber i medfør af færdselslovens § 19 kan føres uden førerbevis.

Udkastets stk. 3 forekommer påkrævet, for at reglen i stk. 2 ikke skal blive misbrugt af personer, der ikke har til hensigt at aflægge prøve. Den, der er dumpet efter 2 perioders øvelseskørsel uden kørelærer, er ikke derved afskåret fra at erhverve førerbevis, idet han kan tage undervisning hos en kørelærer. Der er efter udvalgets opfattelse ikke tilstrækkelig grund til at føre kartotek over personer, der har anmeldt at ville udføre øvelseskørsel. Bestemmelsen er blot indsat, for at politiet kan have grundlag for indskriden, hvis det bliver bekendt med misbrug af denne adgang til øvelseskørsel.

Til § 7.

Bestemmelsen svarer i alt væsentligt til motorbekendtgørelsens § 46.

Da det kan være af betydning for den sagkyndige før prøvens afholdelse at være gjort bekendt med eventuelle mangler ved den legemlige og åndelige førerlighed, har man ikke ment at burde overlade det til politiets skøn, om oplysninger af væsentlig betydning herom kommer til den sagkyndiges kendskab. Man har derfor foreslået, at oplysninger altid skal stilles til den sagkyndiges rådighed, når sagen har været forelagt sundhedsstyrelsen.

Bestemmelsen i stk. 4 svarer til justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 28. juli 1953 om tilbagebetaling af erlagt gebyr for førerprøver.

Til § 8.

Der henvises til bemærkningerne foran side 17 ff.

ad stk. 1.

Da dampdrevne køretøjer ikke forekommer i praksis, har udvalget ment det rigtigst, at prøve med og førerbevis til sådanne køretøjer ikke nævnes.

ad stk. 2, nr. 3.

Der henvises til færdselslovens § 2 III b.
ad stk. 2, nr. 3 og 6.

Der har i udvalget været enighed om, at reale grunde kunne tale for, at prøverne til motorvogne over almindelig personvogns størrelse først kunne aflægges, når vedkommende havde fået førerbevis til almindelig personvogn og opnået rutine i kørsel med sådan vogn, f. eks. gennem kørsel i 1 år. Da det imidlertid derved ville blive vanskeligt for mange, der ønsker at blive erhvervschauffører, at få adgang til at aflægge prøven til de store vogne, og da der derved ville indføres en aldersgrænse på 19 år, som ikke har hjemmel i færdselsloven, hvis § 18,

stk. 5, kun hjemler mere vidtgående betingelser for førerbevis til erhvervmæssig personbefordring og omnibuskørsel, mener udvalget, at man må akviescere ved, at prøverne til de store køretøjer kan aflægges, uden at andre prøver i forvejen er bestået. Udvalget vil imidlertid anse det for ønskeligt, om der ved lejlighed kunne skabes hjemmel til at forlange et års kørsel med almindelig motorvogn, før prøve til stor vogn kan aflægges.

ad stk. 3.

De to prøver kan, om det ønskes, afholdes i forlængelse af hinanden.

ad stk. 4.

I modsætning til tidligere har udvalget foreslået, at bestået prøve til stor lastmotorvogn og stor personmotorvogn bør give adgang til at føre lille motorvogn. Efter bestået prøve med lastmotorvogn over 3500 kg totalvægt udstedes førerbevis, der gælder for denne kategori af køretøjer samt personmotorvogn med mere end 8 siddepladser foruden førerens plads. Ligeledes udstedes efter bestået prøve med personmotorvogn med mere end 8 siddepladser foruden førerens plads førerbevis, der gælder begge disse kategorier af køretøjer. Efter bestået prøve med køretøj af en af disse kategorier med påhængsvogn over 750 kg totalvægt udstedes førerbevis, der gælder for begge disse kategorier med påhængsvogn over 750 kg totalvægt.

Indregistreringspligtige påhængsredskaber er ligestillet med påhængs- og sættevogne.

ad stk. 5, nr. 1.

Da førerbevis til motorcykel efter udkastet giver adgang til at føre motorcykel af enhver størrelse, og da kørsel med de meget store og kraftige motorcykler udgør en særlig fare, har udvalget ment, at prøven ikke bør aflægges med for små køretøjer. Man er derfor blevet stående ved kravet om egenvægt på mindst 80 kg. Ligeledes har man ment, at der bør stilles krav om sidevogn af en vis størrelse.

Der er intet til hinder for, at den samme motorcykel anvendes til såvel solo-kørsel som kørsel med sidevogn under prøven, såfremt til- og frakoblingen nemt kan ske.

ad stk. 5, nr. 4.

Motorbekendtgørelsens § 47, stk. 4, nr. 3 fastsætter mindstestørrelsen for skolevogn til almindelig motorvognsprøve til egenvægt 750 kg. Denne grænse har justitsministeriet yderligere lempet ved dispensationer, således at vægtgrænsen i praksis er 700 kg, dog at ministeriet har tilladt en enkelt type af motorvogne med

egenvægt omkring 625 kg anvendt som skolevogn, da dette køretøj iøvrigt har større dimensioner end nogle af de som skolevogne tilladte motorvogne med egenvægt over 700 kg.

Der sker færdselsulykker med større typer af almindelige personvogne som følge af, at førerne har lært at køre i mindre vogne og ikke har mestret overgangen til en større og stærkere vogn, der kræver anden situationsbedømmelse og køreteknik. Da prøve til førerbevis til almindelig motorvogn giver ret til at føre køretøjer med totalvægt indtil 3500 kg, bør der efter udvalgets opfattelse stilles krav om, at der til førerprøverne og dermed til køreundervisningen anvendes køretøjer af en rimelig størrelse, ganske som udvalget foreslår anvendelse af en ikke for lille lastmotorvogn til prøven til førerbevis til stor lastmotorvogn. Det kan ganske vist indvendes, at en del mennesker aldrig vil få brug for at køre andre køretøjer end de helt små vogne, og at det vil virke urimeligt, om de skal aflægge prøve med et forholdsvis stort køretøj. Hensynet til færdselssikkerheden må dog tillægges større vægt end disse indvendinger. Ud fra sikkerhedsmæssige grunde kunne udvalget ønske, at kun motorvogne af størrelse som de gængse amerikanske personmotorvogne blev anvendt til skolekørsel. Udvalget har dog ment, at man ikke bør stille krav om størrelse over de her i landet anvendte middelstore personmotorvogne og har derfor foreslået egenvægt 900 kg som minimum for skolevogne. Derved vil der blive anvendt køretøjer, som har en vis størrelse og med en noget større motorkraft end de nu tilladte mindste køretøjer. Køretøjer med denne egenvægt må betragtes som liggende i underkanten af de middelstore personmotorvogne, således at det foreslåede krav ikke kan betegnes som urimeligt. Erfaringerne synes iøvrigt at vise, at prøve med motorvogne af denne størrelse eller endnu større vogne ikke er vanskeligere end prøve med de helt små motorvogne. Omstilling fra en større til en mindre motorvogn vil næppe frembyde vanskeligheder af sikkerhedsmæssig karakter.

De køretøjer, som nu er godkendt som skolevogne, men hvis egenvægt ligger under 900 kg, bør efter udvalgets opfattelse tillades anvendt en vis ikke for lang tid efter, at den foreslåede nye regel er trådt i kraft.

ad stk. 5, nr. 5.

Den angivne størrelse svarer til den størrelse, de almindelig brugte lastmotorvogne for tiden har. Da der er en væsentlig forskel i køre-

teknikken ved kørsel med tom og fuldlastet vogn, har man ment, at kørsel med mindst halvt læs giver et væsentligt bedre billede af aspirantens kørefærdighed end kørsel med tom vogn.

ad stk. 5, nr. 6.

Kravet om tildækning af visse ruder er dikteret af, at denne prøve giver ret til førerbevis til lastmotorvogn, hvor synsfeltet er stærkt begrænset.

ad stk. 5, nr. 7.

Den angivne størrelse på påhængsvogn svarer til den størrelse påhængsvogn, der almindeligvis bruges.

ad stk. 6.

Bestemmelsen tilsigter at åbne adgang for førerbevis til særlige køretøjer til personer, der på grund af legemlige mangler ikke kan bestå prøve med motorkøretøj af de typer, der er foreskrevet anvendt ved de almindelige prøver. Derimod er det ikke bestemmelsens formål at tillade, at en normalt udrustet person aflægger prøve med og opnår førerbevis til et køretøj, der er mindre end de i stk. 2 angivne.

Til § 9.

Udkastet svarer til § 48 a, stk. 3, i motorbekendtgørelsen.

Til § 10.

Der henvises til de almindelige bemærkninger side 19.

Til § 11.

Udkastet modsvarer motorbekendtgørelsens § 48 f. Indholdet af dennes 1. stk. er dog i ændret form og med ændret indhold overført til § 10.

Man har fundet det rigtigst at lægge overhøringen i køretøjernes indretning (stk. 2) i ret faste rammer ved at anføre konkrete prøve-manøvrer med styretøj og bremses, som aspiranten skal kunne foretage, og hvorudfra han skal kunne finde symptomer på eventuelle fejl. Som det fremgår af stk. 3, skal aspiranten kende symptomer på fejl ved dette apparatur, mens der ikke ved prøver må eksamineres i konstruktioner, tekniske detaljer eller tekniske benævnelser. Man har kun medtaget prøver til afsløring af, om der er mangler ved køretøjet, som er af betydning for færdselssikkerheden. Krav herudover bør ikke stilles, da de fleste motorførere ikke selv udbedrer fejl ved køretøjet, men bringer køretøjet på værksted. Vedrørende afprøvning af bremsesne forudsættes det, at aspi-

ranten af kørelæreren har fået at vide, om skolevognen har hydrauliske eller mekaniske bremses, mens han ikke selv skal kunne konstatere dette. Kendskab til bremselængden ved nogle hastigheder og til hvordan bremselængden vokser, når hastighed øges, samt kendskab til reaktionstid må fordres af pædagogiske grunde, da aspiranterne derved får et indtryk af fartens betydning som faremoment. Mens flertallet i udvalget har ment, at kendskab til bremselængden for 4-hjulsbremses var tilstrækkeligt, således at det er nok at vide, at bremselængden for 2-hjulsbremses er næsten dobbelt så stor, har et mindretal (Mærsk-Møller) ment, at de nøjagtige tal for 2-hjulsbremses også bør kendes. Beredskabsstillingen bør kendes og anvendes af motorførere, da den indgår blandt de vigtigste sikkerhedsvaner i færdslen.

Med hensyn til reglerne om lygter, reflektglas og signal- og tegngivningsapparater, jfr. stk. 2, litra c og d, bør der kun eksamineres i de vigtigere regler, som motorførere bør kende, men ikke i de mere specielle regler, som skal påses ved køretøjers registrering.

Ifølge stk. 7 kan den teoretiske overhøring i et vist omfang ske under den praktiske prøve. Dette bør navnlig ske i forbindelse med afprøvningen af bremses og styretøj.

Det er i stk. 8 angivet, at teoriprøven skal omfatte både overhøring i tekniske spørgsmål og i færdselsreglerne. Man har derved villet opnå, at muligheden for at bestå prøven uden at have kendskab til hele dens pensum forringes.

Bortset fra de forholdsvis faste rammer, der er lagt for overhøringen med hensyn til køretøjernes tekniske indretning, har udvalget ikke ment, at der bør lægges fastere rammer for overhøringen, end hvad der følger af opdelingen af stoffet i de forskellige grupper og bestemmelsen om, at der ved hver prøve skal eksamineres både i det tekniske stof og i færdselsreglerne. Der vil således være plads for hensyntagen til forskellighederne i aspiranternes evne til hurtig og koncis fremstilling af stoffet. Ved bedømmelsen af prøven er aspirantens fremstillings-evne forsåvidt uden betydning, som vægten alene bør lægges på hans forståelse af stoffet og ikke på udenad lærte remser. Vejledende for eksaminationens form kan det f. eks. vedrørende stk. 4, litra c, anføres, at overhøringen i færdselstavler bør foregå således, at forskellige tavler forevises aspiranten, der skal kunne forklare deres betydning, eller således at aspiranten blandt forskellige tilstedeværende tavler skal kunne udpege

kørsel, uden at føreren har erhvervet førerbevis; føreren skal være fyldt 16 år. Færdselslovens § 19 adskiller sig fra de hidtil gældende bestemmelser ved, at det særlige traktorførerbevis ikke alene gælder til kørsel med godkendt landbrugs-traktor, men også til registreret traktor. Anvendes en landbrugstraktor til kørsel, der ikke omfattes af færdselslovens § 12, stk. 1, f. eks. til kørsel med landbrugsejendommens produkter, eller anvendes den til andet end den bedrift, hvortil den hører, kræves traktorførerbevis eller førerbevis til motorvogn.

De nugældende regler om førerprøve og førerbevis til traktor findes i §§ 21 og 22 i bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952. Prøven består i en praktisk køreprøve med traktor med én påhængsvogn. Prøven aflægges på en plads eller gadestrækning, der fuldtud kan overses af den sagkyndige. Såfremt den sagkyndige anser det for ønskeligt, aflægges prøven med den sagkyndige som passager på køretøjet. Iøvrigt finder reglerne for den praktiske prøve til førerbevis til motorvogn tilsvarende anvendelse med de lempelser, der følger af køretøjets natur.

I udkastet har udvalget foreslået reglerne om stedet for prøven opretholdt. Det er ikke foreslået, at der skal indrettes særligt sæde eller særlige betjeningsapparater for den sagkyndige, ligesom det heller ikke kræves, at traktoren skal være godkendt som skolekøretøj. Man har fundet, at det bør overlades til de sagkyndige eventuelt at aftale med kørelærere, om traktorer, der jævnligt anvendes til øvelseskørsel og førerprøve, skal forsynes med sæde og betjeningsapparater for den sagkyndige.

Der er ikke foreslået nogen mindstetid for traktorprøven. Da prøven alene aflægges i bytrafik, vil disse prøver være mindre tidkrævende end prøve med motorkøretøj. På grund af traktorernes ringe hastighed og deres dermed mindre farlighed, er landevejsprøve ikke fundet påkrævet.

Til § 26.

Udkastet svarer til motorbekendtgørelsens § 49. Bestemmelsen i stk. 1, 3. punktum, er ny. Der henvises herom til de almindelige bemærkninger side 16.

Om formularen til førerbevis og udfyldningen henvises til cirkulærudkastet side 56.

Udvalget har ment, at det er af betydning, såfremt førerbeviser kan fremstilles på en sådan måde, at forfalskning vil blive udelukket, og at de fremstilles af materiale, der er slidstærkt og

ikke let tilsmudsnes. Et bevis, der opfylder disse krav, må sandsynligvis fremstilles således, at det efter at være blevet forsynet med tekst og foto overtrækkes med en hård overflade. Der vil ikke kunne foretages rettelser eller tilføjelser i et bevis af denne art. Dette medfører, at udvidelse eller ændringer i førerretten skal ske ved, at der udstedes et helt nyt førerbevis.

Førerbevisformularen er som tidligere nævnt i overensstemmelse med den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, annekts 9-Bopælen ved udstedelsen anføres, mens man ikke har fundet anledning til at afsætte plads til bopælsforandringer, ligesom anmeldelse af bopælsforandring som hidtil ikke er foreskrevet, da dette vil have ringe værdi og volde publikum og politiet unødigt besvær. Denne afvigelse fra konventionen skønnes rimeligt begrundet og antages ikke at medføre, at førerbeviset vil blive nægtet anerkendelse af andre lande.

Da det i pressen har været anført, at førerens blodtype burde anføres i førerbeviset med henblik på at fremme behandlingen ved kvæstelser, har udvalget rettet henvendelse herom til overlæge ved Blodbanken og Centrallaboratoriet på Københavns Amts sygehus i Gentofte, dr. med. Georg C. Brun. Overlægen har overfor udvalget oplyst, at han anser blodtypeangivelse i førerbeviset for at være uden værdi, da man ikke vil kunne stole på, at den angivne blodtype er rigtig. Der kan have indsneget sig en fejlskrivning i det til grund liggende blodtypekort, eller der kan ske fejlskrivning ved politiets udfyldning af førerbeviset. Transfusion af blod af en forkert type medfører fare for patientens liv. En eventuel tidsbesparelse ved, at blodtypen er anført i førerbeviset, har ingen betydning for behandlingen af patienter, da der kan gives blodserum eller transfusion af blod af type O uden hensyn til patientens blodtype. Desuden kan hospitalerne med de nu anvendte tekniske hjælpemidler bestemme en patients blodtype på 10-15 minutter, således at blodtransfusion af den rette type ikke sinkes herved.

Til § 27.

Udkastets bestemmelser er nye, men stemmer med den hidtil fulgte praksis.

Til § 28.

Udkastet erstatter motorbekendtgørelsens § 50, men er mere omfattende.

Udvalget har ment, at ny lægeerklæring er

upåkrævet, hvis der senest 2 år forinden er præsteret lægeerklæring, medmindre denne erklæring eller andre omstændigheder taler for, at ny lægeerklæring bør indhentes.

Har den pågældende senest været til prøve indenfor et år fra udvidelsen, har man ment, at en supplerende teoriprøve vil være tilstrækkelig, mens der, når der er gået længere tid, kræves en fuldstændig teoriprøve; hidtil har der kun været krævet praktisk prøve ved udvidelse af førerbevis.

Man har ment, at det kan være rimeligt at give politiet adgang til at forlange fuldstændig ny prøve som betingelse for at bevare det allerede erhvervede førerbevis, hvis aspiranten under prøven til den nye kategori viser, at han ikke opfylder betingelserne for at besidde førerbevis. Denne situation falder forsåvidt ind under § 31, men man har ønsket at præcisere reglen her.

Under hensyn til teknikken ved udfærdigelse af førerbeviser, som gør det umuligt at give de af udvalget foreslåede nye førerbeviser påtegninger, er udstedelse af et nyt bevis nødvendigt.

Det er en selvfølge, at førerbeviskartoteket efterses, før det nye førerbevis udstedes.

Til § 29.

Udkastet modsvarer motorbekendtgørelsens 5 51 og 52, men reglerne foreslås ændret på forskellige punkter.

For personbefordring, der falder ind under lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel, er aldersgrænsen 22 år, jfr. lovens § 6. For anden erhvervsmæssig personbefordring har aldersgrænsen hidtil været 21 år, jfr. motorbekendtgørelsens § 51. Udvalget har imidlertid fundet det rimeligt, at aldersgrænsen for al erhvervsmæssig personbefordring sættes til 22 år.

Udvalget har desuden ment, at man må kræve en større teknisk indsigt af sådanne førere af hensyn til passagererne, hvorfor man har foreslået reglen i stk. 1, sidste punktum, der svarer til kravene til prøven med stor lastvogn og påhængsvogn.

Hidtil har der kun eksisteret regler for prøve til førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring med almindelig personmotorvogn, således at denne prøve, når pågældende har førerbevis til motorvogn over 2500 kg egenvægt, giver ret til at føre turistvogn i kørsel, der ikke falder ind under omnibusloven, den såkaldte turistkørsel.

Kørsel der falder ind under omnibusloven kræver i henhold til motorbekendtgørelsens § 52 en særlig prøve. Udvalget har imidlertid ment, at der ikke er nogen real begrundelse for at stille andre krav til en fører af køretøj, der falder ind under omnibusloven, end til en fører af køretøj, der ikke falder ind under denne lov, og har derfor foreslået, at der kræves samme prøve til store personmotorvogne, uanset om køretøjet er omnibus eller turistvogn.

Udkastets stk. 7 svarer til justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 12. januar 1950.

Ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 281 af 23. oktober 1935 om regulativ for omnibuskørsel bestemmer i § 20, stk. 2, at en fører af omnibus, der omfattes af omnibusloven, skal have gennemgået et af foreningen »Dansk Røde Kors« afholdt kursus i nødhjælp for vejfarende eller et af »Arbejdernes Samariter Forbund i Danmark« afholdt tilsvarende kursus. Der er ikke i motorbekendtgørelsens § 52 stillet krav om dokumentation for deltagelse i et sådant kursus som betingelse for udstedelse af omnibusførerbevis. Derimod er dette foreskrevet i justitsministeriets cirkulære nr. 105 af 19. juni 1934. Da udvalget har ment, at der burde gælde samme regler for erhvervelse af førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring med stor personmotorvogn, uanset om denne anvendes til kørsel, der omfattes af omnibusloven, har man overvejet, om der burde stilles krav om samariterkursus for førerbevis til stor personmotorvogn. Udvalget mener imidlertid, at forskrift om sådant kursus har ringe værdi allerede, fordi der ikke stilles krav om nyt kursus ved fornyelse af førerbevis, således at det må påregnes, at mange omnibuschauffører har glemt, hvad de lærte på dette kursus. Desuden findes der nu ambulancestationer med små indbyrdes afstande over hele landet, hvorfra hjælp hurtigt kan rekvireres. Hertil kommer, at føreren ofte vil være den hårdest kvæstede ved ulykker, således at han er ude af stand til at yde andre hjælp. Udvalget har derfor ikke foreslået, at der stilles krav om samariterkursus som betingelse for førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring med stor personmotorvogn, men henstiller derimod, at dette krav frafaldes også for førere, der omfattes af omnibusloven, d. v. s. at cirkulæret af 19. juni 1934 ophæves.

Til støtte for udvalgets forslag kan yderligere anføres, at de nævnte samariterkursus mange steder i landet kun afholdes en gang om året.

Til § 30.

Udkastet modsvarer motorbekendtgørelsens § 53.

ad stk. 1.

Bestemmelsen om kortvarige førerbeviser er hjemlet i færdselslovens § 18, stk. 6. Forsåvidt angår mangler ved legemlig eller åndelig førlighed har bestemmelsen først og fremmest henblik på tilfælde, hvor tilstanden ikke er stationær, således at forværring kan frygtes, men bestemmelsen har dog også henblik på tilfælde, hvor der foreligger tvivl om en mangels tilstedeværelse eller betydning for egnetheden til at føre motorkøretøj, således at en vis tids observation kan være påkrævet. Denne sidste betragtning har også gyldighed forsåvidt angår tvivl om ædrueligheden.

Motorbekendtgørelsens § 53 har hidtil været praktiseret således, at andragender om fornyelse af førerbevis fremsat - i nogle politikredse inden 6 måneder, i andre kredse inden et år — efter førerbevisets udløb, er blevet behandlet som rettidige andragender om fornyelse, således at ny prøve ikke er blevet forlangt, når de øvrige betingelser for fornyelse uden prøve er opfyldt, mens der som reaktion overfor kørsel uden gyldigt førerbevis anvendes en bøde graderet efter periodens længde. Er der gået ud over henholdsvis 6 måneder eller et år, har i hvert fald en del politikredse fornyet førerbeviset uden prøve, såfremt der foreligger en stor sandsynlighed for, at den pågældende har kørt jævnligt i det sidste år, f. eks. hvis motorregistret viser, at han er ejer af motorkøretøj, eller hvis han dokumenterer at være erhvervschauffør. I de tilfælde, hvor sandsynligheden for, at han har kørt jævnligt i det sidste år, er mindre sikker, har politiet krævet ny prøve. Denne praksis forekommer hensigtsmæssig og kan anbefales anvendt fortsat.

ad stk. 3.

Fornyelse af førerbevis uden prøve forudsætter i princippet, at vedkommende har i hvert fald den samme kørefærdighed, som han havde ved aflæggelsen af den prøve, hvorved han erhvervede sit første førerbevis. Han anses ifølge de gældende regler at have denne kørefærdighed, såfremt han har ført motorkøretøj jævnligt i det sidste år før fornyelsen. En sådan regel forekommer stadig forsvarlig. Hidtil har politiet fornyet førerbeviser uden prøve, når 2 personer har attesteret, at ansøgeren i det sidste år jævnl

ligt har ført motorkøretøj. Kontrol med disse attestationer er praktisk umulig, og det må formodes, at sådanne erklæringer i mange tilfælde er urigtige. Attestanterne vil ofte være vanskeligt stillet, idet de på grund af slægtskab eller venskab med vedkommende nødtigt vil afvise en anmodning om at attestere.

En skærpelse af førerprøverne som foreslået vil efter udvalgets opfattelse ikke opfylde formålet: tilstrækkelig sikkerhed for at førerbevisindehaverne har den fornødne kørefærdighed, hvis man ikke samtidig i så vidt omfang som praktisk muligt begrænser adgangen til fornyelse af førerbevis uden prøve til personer, der har denne kørefærdighed. Ejere af motorkøretøjer og erhvervschauffører må i almindelighed formodes at have vedligeholdt deres kørefærdighed. Det forekommer derimod berettiget at antage, at en del andre førerbevisindehavere ikke har vedligeholdt deres kørefærdighed, og at en del af disse benytter sig af de nugældende regler til at få førerbeviset fornyet uden prøve. Udvalget har i stedet foreslået en udførlig erklæring afgivet alene af ansøgeren (se formular side 57). Anvendes denne formular, skal ansøgerne give konkrete oplysninger om deres kørsels omfang og de køretøjer, med hvilke de har kørt. Derved sættes politiet ikke alene i stand til at skønne over, om de enkelte ansøgere må antages at have vedligeholdt kørefærdigheden, men også til i et vist omfang at kontrollere oplysningerne.

Anvendelse af den foreslåede formular vil betyde, at en stor del af de førerbevisindehavere, som nu får førerbeviset fornyet uden prøve, i fremtiden må aflægge prøve ved fornyelsen. Derved vil førerprøvernes antal øges. Det må dog formodes, at en del førerbevisindehavere, som ikke har et aktuelt behov for førerbevis, vil undlade at søge det fornyet, såfremt der ved fornyelsen kræves en prøve, således at stigningen i antallet af prøver næppe vil blive så stor, at den vil volde uoverstigelige vanskeligheder med hensyn til afviklingen af prøverne.

ad stk. 4.

Udvalget har fundet det rimeligt, at personer med kortvarige førerbeviser, hvis kørefærdighed jo normalt ikke kan drages i tvivl, ligestilles med andre førerbevisindehavere med hensyn til kravet om ny prøve, således at der som regel tages stilling til spørgsmålet om kørefærdigheden om trent hvert femte år. Hvor de forhold, der begrundet begrænsningen i førerbevisets gyldighedstid, tillige kan medføre forringelse af køre-

færdigheden, kan der dog være grund til at kræve førerprøve med kortere mellemrum. Endvidere er de ældre førere foreslået undtaget, da tidsforløbet jo netop kan influere på deres kørefærdighed.

Til § 31.

Udkastet modsvarer § 55 i motorbekendtgørelsen.

ad stk. 1. Ifølge færdselslovens § 18, stk. 7, kan førerbevis til enhver tid inddrages, når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis. Før førerbevis udstedes, foretages der, som det fremgår af §§ 1—3 visse undersøgelser, der skal sikre, at førerbevis ikke udstedes til personer, der ikke opfylder betingelserne for at få førerbevis. På samme måde foretages der, som det fremgår af § 30, en undersøgelse, før førerbevis fornyes. Færdselslovens § 18, stk. 7, og nærværende bestemmelse finder anvendelse i de tilfælde, hvor der under et førerbevis' gyldighedstid bør rejses spørgsmål om dets inddragelse. Udvalgets forslag om oprettelse af et førerbeviskartotek vil, såfremt det gennemføres, medføre, at oplysninger, der kan føre til inddragelse af førerbevis, ofte vil fremkomme til førerbeviskartoteket. Fremkommer der oplysninger om *mangler ved den åndelige eller legemlige førerlighed*, vil det antagelig kun i sjældne tilfælde ligge så klart, at førerbeviset straks kan inddrages; som regel vil en nærmere undersøgelse være påkrævet, herunder forelægelse af sagen for sundhedsstyrelsen i medfør af udkastets § 3. En indkommen oplysning om en motorførers *ædruelighedsforhold* vil undertiden være tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen af, om førerbevis bør inddrages, f. eks. en oplysning om, at den pågældende i en mentalerklæring under er straffesag er betegnet som forfalden til drukkenskab. En enkelt oplysning om, at en motorfører har været indbragt for beruselse, vil derimod ikke i sig selv kunne danne tilstrækkeligt grundlag hverken for inddragelse af førerbeviset eller for iværksættelse af en nærmere undersøgelse af den pågældendes ædruelighedsforhold i medfør af udkastets § 2. Men kommer der i løbet af et forholdsvis kort tidsrum, f. eks. 2 år, 3-4 antegnelser om berusersager, bør der iværksættes en undersøgelse. I justitsministeriets cirkulære nr. 169 af 23. september 1952 anvises den fremgangsmåde, at der om fornødent foretages afhøring af arbejdsgiver, naboer og andre.

Udvalget har været opmærksom på, at gen-

nemførelse af sådanne undersøgelser ofte er forbundet med ikke ubetydelige vanskeligheder, idet de personer, der bliver tale om at afhøre, som regel vil stille sig meget modvillige med hensyn til at give oplysninger om den pågældendes spiritusforbrug, en holdning som navnlig for de nærmeststående er særdeles forståelig. Under hensyn til, at det må anses for vigtigt i videst muligt omfang at trænge til bunds i disse sager, og at politiet uden en sådan undersøgelse hyppigt vil savne det fornødne grundlag for at tage stilling til spørgsmålet, finder udvalget dog ikke at burde foreslå ændring i den ved cirkulæret fastlagte ordning. Det understreges, at de afhørte indledningsvis bør gøres bekendt med, at de eventuelt kan blive ført som vidner i retten.

Når førerbevis er inddraget på grund af manglende førerlighed eller ædruelighed, kan det først generhverves, når disse mangler ikke længere foreligger.

Hovedspørgsmålet i forbindelse med nærværende bestemmelse bliver, hvilke reaktioner der fra politiets side bør blive tale om i de tilfælde, hvor der til førerbeviskartoteket indberettes en eller flere færdselsforseelser. Indberetning om færdselsforseelser vil kun i undtagelsestilfælde kunne motivere, at der stilles krav om speciallægeundersøgelse eller psykoteknik prøve til belysning af førerbevisindehaverens åndelige førerlighed. Det er som tidligere berørt udvalgets standpunkt, at der kun vil kunne blive tale herom, hvor der foreligger særlige holdepunkter for mentale mangler og navnlig i tilfælde, hvor der kan være en formodning om, at der foreligger en psykisk lidelse, der forværres, f. eks. senilitet.

Bortset fra disse tilfælde vil det efter udvalgets opfattelse på tilstrækkelig måde gennem aflæggelse af ny prøve kunne kontrolleres, om den pågældende er i besiddelse af tilstrækkelig åndelig førerlighed.

Det ligger i sagens natur, at det ikke på forhånd er muligt at give fastere retningslinier for, hvornår denne fremgangsmåde bør bringes i anvendelse. En enkelt eller ganske enkelte færdselsforseelser vil som regel kun kunne begrunde et sådant skridt, såfremt omstændighederne ved færdselsforseelsen peger i retning af manglende kørefærdighed. Hvor der derimod med forholdsvis korte mellemrum foreligger en række forseelser, vil det efter udvalgets opfattelse være naturligt at stille krav om fornyet førerprøve, selv om der ikke findes særlige holdepunkter for, at forseelserne skyldes manglende kørefærdig-

hed. Det bemærkes i denne forbindelse, at man ved udøvelsen af dette skøn selvfølgelig i et vist omfang må tage hensyn til, hvor hyppigt vedkommende førerbevisindehaver fører motorkøretøj. Således må der indrømmes erhvervskørere en noget større margin end personer, der kun kører lejlighedsvis.

Udvalget har overvejet, hvorledes afgrænsningen mellem bestemmelsen om adgangen til at kræve ny førerprøve i nærværende paragraf og bestemmelsen i færdselslovens § 70 om frakendelse af førerbevis bør foretages. Efter færdselslovens § 70, stk. 1, skal frakendelse finde sted, når føreren af køretøjet har ført dette på groft uforsvarlig måde, eller det iøvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj. Formuleringen af denne bestemmelse og navnlig bestemmelsens sidste led kunne pege i retning af, at § 70 omfatter samtlige de tilfælde, der falder ind under reglen i udkastets § 31 (den gældende motorbekendtgørelses § 55. I det følgende benævnes reglen af nemhedsgrunde bekendtgørelsens § 55).

Det er dog klart, at bekendtgørelsens § 55 i modsætning til færdselslovens § 70 kan anvendes i tilfælde, hvor der ikke er grundlag for tiltale mod førerbevisindehaveren for overtrædelse af færdselsloven.

Udvalget finder dog, at bekendtgørelsens § 55 bør foretrækkes fremfor lovens § 70 også i en række tilfælde, hvor der foreligger overtrædelse af færdselsloven. Vejledende for afgrænsningen, der må bero på et skøn, må efter udvalgets opfattelse være de hensyn, der ligger bag ved de to bestemmelser. Karakteristisk for § 70 er det, at bestemmelsen er pønlalt betonet, hvilket fremgår af den omstændighed, at frakendelsen sker i forbindelse med en straffesag for et i dommen fastsat tidsrum, men at der på den anden side inden for dette tidsrum som hovedregel ikke er mulighed for generhvervelse af førerbeviset, selv om vedkommende nok så meget dokumenterer at opfylde betingelserne for erhvervelse af førerbevis.

Den administrative inddragelse efter bekendtgørelsens § 55 kan ske, og vil som oftest ske, uden at der rejses straffesag. Denne inddragelse sker ikke for noget bestemt tidsrum, og tidspunktet for generhvervelse af førerbeviset afhænger alene af, hvornår den pågældende er i

stand til at godtgøre, at han opfylder betingelserne for at erhverve førerbevis.

Det forekommer derfor udvalget naturligt fortrinsvis at anvende § 70, stk. 1, hvor det må antages, at forseelsen skyldes mangel på vilje til at overholde færdselsreglerne, mens § 55 bør anvendes i tilfælde, hvor forseelserne skyldes manglende evne til at køre forsvarligt. Dette harmonerer formentlig også med den domspraksis, der følges efter § 70, og som synes at pege i retning af, at domstolene først og fremmest anvender bestemmelsen overfor de hensynsløse motorførere, der gør sig skyldig i groft dadelværdigt forhold. Endvidere harmonerer det med færdselslovens § 18, stk. 7, hvis grundlæggende princip er, at førerbevis bør inddrages administrativt, såfremt de betingelser for erhvervelse af førerbevis, der indeholdes i § 18, herunder fornøden kørefærdighed og kendskab til færdselsreglerne, ikke længere er til stede.

Udvalget er opmærksomt på, at de foran angivne retningslinjer kun kan betragtes som vejledende, og at det i praksis ofte vil være vanskeligt at tage stilling til, om der foreligger en § 55-situation eller en § 70-situation. Konsekvensen heraf må utvivlsomt blive, at man i de tilfælde, hvor der er grundlag for at anvende færdselslovens § 70, ofte vil benytte denne fremgangsmåde, uden at det vil være muligt på forhånd at erkende, at bekendtgørelsens § 55 burde være anvendt.

At bekendtgørelsens § 55 har været anvendt udelukker ikke, at man senere i medfør af færdselslovens § 70 påstår frakendelse af førerbevis. Det kan således tænkes, at en fører har begået et antal færdselsforseelser, som medfører tvivl om, hvorvidt han fortsat bør have førerbevis, men at man har foretrukket at stille krav om ny prøve, idet noget taler for, at han mangler kørefærdighed eller ikke kender færdselsreglerne. Består prøven, bortfalder formodningen om manglende kørefærdighed eller manglende kendskab til færdselsreglerne. Begår han herefter igen færdselsforseelser af nogen betydning, kan der meget vel blive tale om ved passende lejlighed at søge førerbeviset frakendt i medfør af færdselslovens § 70, der som foran anført ikke alene hjemler frakendelse i tilfælde af groft uforsvarligt forhold, men også når det iøvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om den pågældendes forhold som fører, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motorkøretøj.

Omvendt er det klart, at den omstændighed, at færdselslovens § 70 har været anvendt, ikke udelukker, at man senere anvender bekendtgørelsens § 55. Krav om ny prøve på grund af formodning om manglende kørefærdighed eller kendskab til færdselsreglerne bør dog ikke stilles på det samme grundlag, som har ført til påstand om frakendelse, men bør kun rejses, når det på grundlag af senere begåede færdselslovovertrædelser må formodes, at den pågældende savner forudsætningerne for at have førerbevis.

Hvor det er konstateret, at en person har ført motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand, er frakendelse obligatorisk. Anklagemyndigheden må derfor i sådanne tilfælde rejse tiltale, såfremt det fornødne bevis skønnes at være til stede. Men domfældelse eller frifindelse for tiltale for kørsel i spirituspåvirket tilstand kan ikke udelukke administrativ fratagelse af førerbevis på grund af manglende ædruelighed. En sådan fratagelse kan dog ikke ske alene på grundlag af det forhold, der har ført til tiltalen, men der må foreligge udførlige oplysninger om, at den pågældende må anses som drikfældig.

Som tidligere anført svarer udkastet til motorbekendtgørelsens § 55, men det er udvalgets opfattelse, at bestemmelsen om krav om ny førerprøve fremtidig vil kunne administreres mere konsekvent, når den myndighed, der skal administrere den, gennem førerbeviskartoteket bliver i stand til at følge med i vedkommende førerbevisindehavers færdselsmæssige vandl.

Udkastet går videre end den hidtidige bestemmelse, for såvidt som den foreskriver en helt ny førerprøve, altså også ny teoretisk overhøring. Ligeledes er det nyt, at manglende kendskab til de vigtigste færdselsregler kan danne grundlag for inddragelse af førerbeviset, således at dette kun kan udleveres, såfremt førerprøven består. Udvalget har fundet, at der bør stilles krav om aflæggelse af en fuldstændig førerprøve, når førerbevis inddrages på grund af manglende kørefærdighed. Man har herved bl. a. lagt vægt på, at det vil forekomme urimeligt, om man skulle lade den pågældende bevare førerbeviset, selv om han under en praktisk prøve, som han bestod, afslørede ukendskab til vigtige færdselsregler. På tilsvarende måde forekommer det rimeligt, at der forlanges en fuldstændig førerprøve af en motorfører, der røber ukendskab til vigtige færdselsregler, uanset om han ikke har vist manglende kørefærdighed. For at reglen skal kunne bringes i anvendelse, må det dog efter udvalgets opfattelse være en forudsætning, at der

er afsløret ukendskab til de vigtigste færdselsregler, f. eks. ukendskab til vigepligtsreglerne over for færdsel på hovedvej, ligesom eventuel manglende kørefærdighed må have manifesteret sig på tydelig vis. Ved den prøve, der i sådanne tilfælde bliver tale om, må der derimod stilles de samme krav som ved en almindelig førerprøve.

Når førerbevis inddrages på grund af manglende kørefærdighed eller manglende kendskab til vigtige færdselsregler, kan det kun udleveres på ny, når førerprøve er bestået. Prøve i medfør af § 31 kan kun aflægges én gang. Består den ikke, er førerbeviset endeligt inddraget, og den pågældende stilles ganske som en person, der ikke tidligere har haft førerbevis, d. v. s. at reglerne i §§ 1-26 finder anvendelse.

ad stk. 2. Med hensyn til det nye 2.-4. pkt. henvises til bemærkningerne til § 8.

ad stk. 5. Mens de hidtidige regler har stillet personer, der er frakendt førerret eller hvis førerbevis er inddraget, gunstigere med hensyn til generhvervelse af førerbevis end personer, hvis førerbevis er udløbet, har udvalget fundet det rimeligt, at disse kategorier ligestilles. Ligestillingen af disse to kategorier medfører, at der stilles samme krav med hensyn til jævnlig føring af motorkøretøj indenfor det sidste år. Personer, der har været frakendt førerbeviset i et år, vil således altid måtte henvises til ny prøve.

Til §§ 32-37.

Udkastets §§ 32-37 modsvarer motorbekendtgørelsens § 56. Opdelingen i flere paragraffer er nødvendiggjort af den i § 8 skete opdeling af prøverne i flere kategorier end hidtil. Kravene til køretøjerne hænger nøje sammen med kravene til de enkelte prøver.

ad § 32, stk. 1-2. Da de sagkyndige skal være passagerer på motorcyklen under prøven med sidevogn, er det nødvendigt, at også motorcykler godkendes, før de må anvendes til skolekørsel.

Bestemmelsen i § 32, stk. 2, om periodiske syn er ny. Man har fundet det naturligt, at disse køretøjer kontrolleres i samme omfang som køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, så meget mere som de hurtigt slides på grund af, at de betjenes af ukyndige personer.

ad stk. 3. Den hidtidige regel i motorbekendtgørelsens § 56, stk. 3, om at motorkøretøjer, der er særlig indrettet til øvelseskørsel,

ikke må udlejes uden fører, og reglen i justitsministeriets cirkulære af 28. maj 1938, hvorefter det ikke er tilladt, at motorvogne anvendes både som skolevogne og til udleje uden fører, har været drøftet af udvalget. Baggrunden for reglerne har været det faremoment, der ligger i, at man ikke kan sikre sig, at lærerpedalerne fjernes, når vognen udlejes uden fører.

Udvalget finder det forsvarligt at ophæve forbudet, da faremomentet forekommer ringe. Man må formode, at der i et vist omfang finder maskeret udlejning sted af skolevogne, og at sådanne vogne udlånes, hvilket er lovligt, men der foreligger ingen oplysninger om uheld, som skyldes, at lærerpedalerne ikke har været fjernet.

ad § 33. Udkastets 2. og 3. punktum er for såvidt nye regler, men er reelt blot kodifikation af den nuværende praksis.

ad § 34. Udkastet modsvarer motorbekendtgørelsens § 56, stk. 2. Kravet om ekstra førerspejle til brug for kørelæreren svarer til den nuværende praksis.

Da de fleste køretøjer endnu har almindelig gearkasse, kræves sådan anvendt i skolevogne. Ligeledes kræves, at vognene ikke har friløb under prøven.

Udkastets stk. 3 har samme indhold som justitsministeriets cirkulære nr. 46 af 17. marts 1952, der samtidig foreslås ophævet.

Til § 35.

Udkastets 1. punktum svarer til den hidtidige praksis. Der vil endnu i mange år findes store køretøjer med ikke-synkroniseret gearkasse, og det forekommer derfor rimeligt, at førerbeviser til disse køretøjer kun erhverves af personer, der har lært at anvende dette system. Kravet om bremsemanometre og lastreguleringsventil skyldes, at mange store køretøjer er udstyret med disse apparater, hvorfor det forekommer rimeligt af hensyn til færdselssikkerheden at forlange kendskab hertil ved prøver.

Til § 36.

Der henvises til bemærkningerne side 19-

Til § 38.

Som det fremgår af udkastets § 8, stk. 6, gives der invalider, der kun kan betjene specielt indrettede køretøjer, adgang til at aflægge førerprøve i et sådant køretøj. Det vil som regel være det køretøj, som den pågældende har erhvervet til fremtidig brug, og det vil være hensigtsmæssigt, at køretøjet også benyttes under øvelseskørsel.

Da specialindretningen ofte gør det vanskeligt at opfylde de almindelige krav til skolevogn, og da det kan virke urimeligt at stille krav om dobbelt sæt betjeningsapparater i et køretøj, der fremover ikke skal bruges som skolevogn, gives der i § 38 politimestrene bemyndigelse til at tildele fravigelse af de almindelige krav til skolevogne i sådanne tilfælde.

Såvel i de tilfælde, hvor tilladelse efter § 38 vil være nødvendig, som i andre tilfælde, hvor der opstår spørgsmål om specialudstyr til invalider, bør kørelærerne på et så tidligt tidspunkt som muligt rette henvendelse til den motorsagkyndige, for at det ved dennes undersøgelse og efter forelæggelse for politiet og evt. sundhedsstyrelsen kan bringes på det rene, hvilke krav der skal stilles til køretøjets specialudstyr. Ved en sådan tidlig behandling af dette spørgsmål opnår man, at eleven kan undervises i det køretøj, som han skal aflægge prøve i og har mulighed for at opnå førerbevis til.

Til § 39.

Bestemmelserne fandtes tidligere i justitsministeriets cirkulærer nr. 45 af 17. marts 1952 og nr. 68 af 15. maj 1939. Udvalget har fundet det praktisk at optage dette cirkulærestof i udkastet i lighed med en række bestemmelser fra andre cirkulærer.

Til § 40.

Der henvises til bemærkningerne side 20.

UDKAST TIL CIRKULÆRE OM REGISTRERING AF OPLYSNINGER OM MOTORFØRERE

Oprettelse af førerbeviskartotek.

§ 1.

Der føres i hver politikreds kartotek over de udstedte førerbeviser.

Når førerbevis udstedes, udfærdiges samtidig ved gennemskrivning kartotekskort (hovedkort) for vedkommende indeholdende navn, stilling, bopæl, fødselsdato og -sted, førerbevisets art, løbenummer, udstedelsestidspunkt og gyldighedstid, om førerbeviset er udstedt efter forelæggelse for sundhedsstyrelsen eller justitsministeriet samt eventuelle særvilkår for bevisets udstedelse. Kortets format og form skal være.....
.....Kartoteket føres i den politikreds, hvor sidste førerbevis er udstedt.

Indberetning til førerbeviskartotekerne.

Stk. 1. Til førerbeviskartotekerne indberettes følgende oplysninger, der kommer til politiets kundskab om personer, der er i besiddelse af førerbevis:

1. Alle overtrædelser af færdselslovens §§ 15-16, 17, 24, 26-27, 29, 33-37, 41-42, § 43, stk. 3, §§ 44 og 45, når afgørelse i sagen foreligger.
2. Enhver frakendelse af ret til at føre motor-køretøj og enhver administrativ inddragelse af førerbevis, herunder også inddragelse i medfør af færdselslovens § 70, stk. 6.
3. Oplysninger om personer, der har været indbragt for beruselse - herunder også beruselse i forbindelse med gadeuorden, værtshusuorden og husspektakler - samt personer, der har været indbragt for misbrug af narkotika. (Under behandlingen af sådanne sager spørges pågældende, om han har førerbevis, og eventuelt kontrolleres det ved visitationen).
4. Oplysninger, der kommer til politiets kundskab om hospitalsindlæggelser i anledning

af krampeanfald, besvimelse eller lignende, der skønnes af betydning for bedømmelsen af den pågældendes egnethed som motorfører.

5. Oplysninger iøvrigt, der kommer til politiets kundskab, og som kan antages at være af betydning vedrørende den pågældendes egnethed som motorfører, f. eks. oplysninger om mentale forhold, om narkotikamisbrug eller om spiritusmisbrug fremkommet under en straffesag, sag i anledning af en ansøgning, sag om tvangsindlæggelse eller lignende.

Stk. 2. Når der om en førerbevisindehaver indkommer oplysninger, som skal noteres i kartoteket, oprettes der et kort for vedkommende som blanket..... Her noteres også eventuelle relevante oplysninger, som fremkommer fra rigsregistraturen som svar på forespørgsel dertil, jfr. § 4, stk. 1.

Stk. 3. Fremkommer de i stk. 1 nævnte oplysninger i en anden politikreds end den, hvori førerbeviskartoteket for den pågældende føres, sker indberetningen på dertil beregnede kort (blanket Y).

Stk. 4. På samme måde forholdes med til svarende oplysninger, der måtte fremkomme fra udenlandske myndigheder.

Indberetning til rigsregistraturen.

§ 3.

Til rigsregistraturen indsender politikredsene — via D.P.E. — følgende oplysninger, uanset om den pågældende har førerbevis:

1. domme, hvorved retten til at føre motor-drevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, er frakendt.
2. administrative inddragelser af førerbeviser, herunder også inddragelser efter færdselslovens § 70, stk. 6.
3. fældende domme for overtrædelse af færdselslovens §§ 15 og 16 ved kørsel med mo-

tordrevet køretøj, derunder cykle med hjælpe-motor.

4. nægtelser af udstedelse af førerbevis af andre grunde end ikke-beståelse af prøve.

Benyttelse af de registrerede oplysninger.

§ 4.

Stk. 1. Ved udstedelse af førerbevis (d.v.s. ikke-fornyelse) og ved udstedelse af duplikat-førerbevis efterses førerbeviskartoteket, og der rettes forespørgsel til rigsregistraturen ved benyttelse af en særlig hertil affattet blanket.

Stk. 2. Ved fornyelse af førerbeviser efterses førerbeviskartoteket. Hvis det udløbne førerbevis er udstedt i en anden politikreds, rekvireres kartotekskortet (-kortene) herfra. Såfremt førerbeviset fornyes, indgår kortet i det nye hjemsteds kartotek.

Stk. 3. Ved behandling af sager angående overtrædelse af færdselsloven begået af personer, der er i besiddelse af førerbevis, forholdes således:

- a. Når sådanne sager behandles i den kreds, hvor førerbeviset er udstedt, efterses førerbeviskartoteket i alle tilfælde.
- b. Når sådanne sager behandles i en anden kreds end den, hvor førerbeviset er udstedt, rettes der forespørgsel til politiet på det sted, hvor førerbeviskartoteket føres, såfremt den begåede overtrædelse skal indberettes i medfør af § 2.

Stk. 4. Såfremt der til førerbeviskartoteket fremkommer oplysninger, som ved deres art eller antal kan give anledning hertil, f. eks. oplysninger om berusersager, mentale forstyrrelser, gentagne eller grove færdselsforseelser, tages spørgsmålet om anvendelse af § 31 i bekendtgørelse om førerprøver m. v. op til overvejelse.

Stk. 3. I det omfang, der skønnes at være grund hertil, rekvireres akterne vedrørende de i førerbeviskartoteket indeholdte oplysninger.

Stk. 6. Kartotekskortene forsynes foroven med årstallet for førerbevisets udstedelse eller sidste fornyelse anført med store, letlæselige tal. Når 6 år fra dette tidspunkt er gået, uden at førerbeviset er blevet fornyet, udtages og destrueres alle kort, der ikke er forsynet med oplysning om, at spørgsmålet om erhvervelse, fornyelse

eller bevarelse af førerbeviset har været forelagt sundhedsstyrelsen eller justitsministeriet, eller til hvilke der ikke er indkommet oplysninger i medfør af § 2. De øvrige kort opbevares i endnu 5 år. Derefter opbevares kun kort for personer, der er frakendt retten til at føre motorkøretøj eller hvis førerbevis er inddraget administrativt. Sådanne kort udtages, når den pågældende, såfremt han lever, bliver 70 år gammel. Er der da ikke gået 11 år fra førerbevisets udstedelse eller sidste fornyelse, udtages kortet først, når dette tidsrum er forløbet.

De udtagne kort, bortset fra dem, der destrueres i medfør af foranstående, afleveres til vedkommende provinsarkiv efter de almindelige herom gældende bestemmelser.

Nærværende cirkulære træder i kraft den

Overgangsbestemmelse.

§ 6.

Eksisterende førerbeviskartoteker, som er af anden form og andet indhold end det foran angivne, bør i almindelighed ikke omskrives. Ved fornyelse af førerbeviser udfærdiges i så fald kartotekskort af den foran anførte art, og eventuelle i det ældre kort og i bødekartotek anførte oplysninger overføres hertil.

Fremkommer der til en politikreds, hvor der ikke hidtil har været ført førerbeviskartotek, indberetning om en førerbevisindehaver, hvis førerbevis er udstedt af vedkommende politikreds, udfærdiges hovedkort for den pågældende.

Først når 5 år er gået fra nærværende cirkulæres ikrafttræden vil førerbeviskartotekerne være fuldstændige. I denne periode skal også de eventuelle eksisterende ældre førerbeviskartotekers og bødekartotekers oplysninger anvendes i samme omfang, som førerbeviskartotekernes oplysninger skal anvendes i medfør af nærværende cirkulære. Skønnes der i særlige tilfælde at være anledning hertil, høres tillige rigsregistraturen, uanset at sådan høring ikke er foreskrevet i de foranstående bestemmelser.

UDKAST TIL CIRKULÆRE OM UDSTEDELSE AF FØRERBEVISER

I. Almindelige førerbeviser.

Almindelige førerbeviser udstedes fra den ...
.....1957 på formularer som vedlagte, der
rekvireres fra.....

Førerbevisets side 3 afstempies således:

Når den almindelige motorcykelprøve (bekg.
..... § 8, stk. 2, nr. 1) er bestået, afstempies
rubrik A.

Når prøve til almindelige motorvogn (bekg.
..... § 8, stk. 2, nr. 4) er bestået, afstempies
rubrik B.

Når prøve til stor lastmotorvogn (bekg.
..... § 8, stk. 2, nr. 5) er bestået, afstempies
rubrik B, C og D.

Når prøve til stor personmotorvogn (bekg.
..... § 8, stk. 2, nr. 6) er bestået, afstempies
rubrik B, C og D.

Når prøve med lastmotorvogn med stor på-
hængsvogn (bekg. § 8, stk. 2, nr. 7) er
bestået, afstempies rubrik B, C, D og E.

Når prøve til erhvervmæssig personbefor-
dring med almindelig motorvogn (bekendt-
gørelse § 30, stk. 2. a) er bestået, afstempies ru-
brikken herfor på formularens side 4. Når prøve
til erhvervmæssig personbefordring med stor

personmotorvogn (bekendtgørelse § 30, stk. 2.
b) er bestået, afstempies rubrikken herfor samt
rubrikken for erhvervmæssig personbefordring
med almindelig motorvogn.

Når kørelærprøve er bestået, afstempies den
eller de til prøven svarende rubrikker samt ru-
brikken eller rubrikkerne for erhvervmæssig
personbefordring til samme art af motorvogne.

Stempelmærke for gebyret for førerbeviset
anbringes på førerbevisets forside og kasseres.

Når førerbevisformularen er udfyldt, under-
skrevet og forsynet med foto, behandles det i
overensstemmelse med leverandørfirmaets in-
struktion.

Da der ikke kan foretages rettelser eller til-
føjelser i beviset, når det er færdigbehandlet,
skal der ved alle ændringer og udvidelser af
førerbeviser udstedes et nyt bevis mod sædvan-
ligt gebyr.

II. Særlige førerbeviser.

Førerbeviser, der ikke i medfør af foranstæn-
de kan udstedes på den almindelige formular,
som invalideførerbeviser, traktorførerbeviser,
førerbevis til motorcykel med sidevogn og fører-
bevis til 3-hjulet motorcykel, udstedes på den
særlige hertil godkendte formular. De behandles
iøvrigt i overensstemmelse med de almindelige
førerbeviser.

Udkast til formular til ansøgning om
FORNYELSE AF FØRERBEVIS.

Inden ansøgning afleveres til politiet, skal ansøgeren konsultere læge medbringende et vellignende foto i størrelsen 3,5X4,5 cm.

Sammen med nærværende ansøgning afleveres det hidtidige førerbevis til politiet.

Nedenstående skema udfyldes af ansøgeren.

1. Fulde navn (efternavn først):	
2. Erhverv:	
3. Er De ejer af motorkøretøj ?	
4. Hvilke køretøjer har De ført i det forløbne år? (Køretøjets reg.nr. og art samt ejer og dennes adresse og tlf.nr. anføres). Hvor mange km har De i det sidste år ført de opgivne køretøjer? (Opgives skønmæssigt, motorcykel, almindelig personmotorvogn o.s.v. hver for sig). Hvordan har kørslen været fordelt over året? (f. eks. hver dag i månederne juli, august, september 1958, 2 gange ugentlig i det sidste halvår, hver week-end hele året).	
5. Eventuelle supplerende oplysninger.	

Jeg afgiver ovenstående oplysninger under strafansvar efter straf felovens § 161 (aftrykt nedenfor).

..... den
underskrift.

Straffelovens § 161's ordlyd

POLITIET KONTROLLERER, OM OPLYSNINGERNE ER RIGTIGE

DISPOSITION TIL FOREDRAG FOR FØRERPRØVEASPIRANTER

Bemærkninger til dispositionen.

Dispositionen er alene tænkt som en vejledning for foredragsholderne, der skal behandle emnerne færdsel i almindelighed og køreteknik. Foredragsholderen er frit stillet med hensyn til foredragets opbygning og form. Foredragene bør søges holdt så levende, at tilhørernes interesse holdes fanget. En egentlig gennemgang af færdselsregler m. v. bør ikke foretages, da det forudsættes, at reglerne læres hos kørelærerne. Derimod bør der lægges vægt på at give baggrunden for de vigtigste regler og belysning af dem ved anvendelse af tal fra færdselsuheldsstatistikken. Ligeledes bør der anvendes konkrete eksempler på færdselssituationer illustreret ved rids på tavle. Aktuelle lokale færdselsuheld, vejkryds eller andre lokale vejforhold, der har været uheldssted, bør ligeledes gennemgås ved illustrationer.

I. Færdsel.

Kort omtale af bestemmelsen, der påbyder denne undervisning for aspiranterne.

Færdselsuheldene medfører sorg og ulykke for den enkelte og de efterladte, økonomiske tab ved tabt arbejdsfortjeneste og store tab for samfundet, der må ofre store beløb til hospitals- og rekreationsophold samt invalidepensioner, og der må ofres dyr valuta til fornyelse og reparation af materiel.

Antallet af færdselsuheld er meget stort. Man bør nævne enkelte tal, men ikke for mange. Erfaringsmæssigt har det god virkning, at man fortæller, hvor mange mennesker der gennemsnitlig hver dag dræbes og kvæstes.

Ulykkesårsagerne omtales. Man nævner de mest almindelige årsager: vigepligtsovertrædelser, uforsigtige overhalinger, forkert placering, uforsigtighed ved svingninger, hastighedsovertrædelser samt spirituspåvirkede motorførere. Det anses for nødvendigt med en omtale af disse almindelige ulykkesårsager, uden at man

dog skal fordybe sig for meget i detaljer. Forinden omtalen af de særlige ulykkesårsager præciseres det, at færdselen i dag er så kompliceret og farlig, at det kræver, at motorførerens opmærksomhed fuldtud og hele tiden er koncentreret om kørselen. Endvidere nævnes det, at det er nødvendigt, at trafikanterne gensidig viser hensyn og hjælper hinanden.

A. Vigepligt.

1) Den strenge regel om ubetinget vigepligt, der gælder ved kørsel ud på hovedvej eller på steder, hvor der er sat »fuldt stop«-skilte op, ved kørsel ud fra grundstykke, parkeringsplads m. v., ligesom det nævnes, at man i realiteten har ubetinget vigepligt over for sporvogne, udrykningskøretøjer, sluttede optog samt fodgængere, der er kommet ud på et fodgængerfelt.

2) Den almindelige vigepligt, der siger, at man skal holde tilbage for alle kørende, der kommer fra gader eller veje fra højre.

3) Det skal nævnes, at man under alle omstændigheder skal køre forsigtigt i kryds, og at navnlig den, som kører fra en mindre til en åbenbart mere befærdet gade eller vej, skal køre særlig langsomt og forsigtigt og i rimelig udstrækning lade trafikken ad den mere befærdede vej passere først.

B. Overhalinger.

Hovedreglen nævnes. Sikre sig både forud og bagud, inden overhaling påbegyndes. Omtale, hvordan overhalinger i øvrigt skal gennemføres. Overhalinger ved kørsel på landeveje med stribes, uoverskuelige sving og bakketoppe samt overhaling i vejkryds og foran fodgængerfelter. I denne forbindelse bør også omtales kørsel frem i flere vognbaner.

Ved gennemgangen af de vigtigste overhalingsbestemmelser skal aspiranterne bibringes forståelsen af, hvorfor man ikke må overhale netop de steder, loven nævner.

C. Placering og svingninger.

Nødvendigheden af at placere sig rigtigt og naturligt på kørebanen i forhold til andre kørende (langsom og hurtig trafik) nævnes.

Principperne for de forskellige svingningsmanøvrer gennemgås, og man nævner herunder et par praktiske færdselssituationer. Endvidere omtales, hvordan man opmarcherer foran regulerede kryds med henblik på, om man skal køre ligeud, eller om man skal svinge tilvenstre eller tilhøjre. I samme forbindelse omtales de meget vigtige regler om, at den svingende altid skal holde tilbage for den ligeud kørende trafik, og at ændring af færdselsretning først må ske, når man har sikret sig mod overraskelser såvel forud som bagud. Endelig nævnes placeringen i rundkørsler.

D. Hastighed.

Færdselslovens § 35 afgiver i sig selv god disposition for omtale af hastighedsproblemerne. Herefter en omtale af selve »bremseloven«, der siger, at bremselængderne vokser med kvadratet på hastighedsforøgelsen. Der nævnes nogle eksempler på dette. Endvidere nævnes, at ethvert køretøj, forinden det bringes til standsning, kører en distance i det tidsrum, det tager for motorføreren at reagere. Denne reaktionslængde skal lægges til bremselængden for at få den såkaldte »standselængde«, der er den længde, enhver motorfører skal regne med, når han i en given situation skal stoppe op for en eller anden hindring. Man omtaler endelig kørsel i glat og fedtet føre, udskridning m. v.

E. Spirituspåvirkede, trætte og syge motorførere.

Man bør nævne selve reglen i færdselsloven og uddybe teksten noget. Det skal f. eks. omtales, at mennesker reagerer meget forskelligt efter indtagelse af samme mængde spiritus, og man må præcisere, at der vanskeligt kan gives bestemte retningslinier for, hvor meget man kan tillade sig at drikke, bortset fra at man kan give den almindelige regel, at man overhovedet ikke bør drikke noget som helst spiritus, umiddelbart forinden man fører motorkøretøj. Indtagelse af for megen spiritus betyder for en motorfører, at han i almindelighed er afskåret fra at reagere tilstrækkelig hurtigt samtidig med, at han undervurderer vanskelighederne undervejs og overvurderer egne evner. Det bør nævnes, at resultatet af en spiritusdom som regel ikke alene er frihedsstraf, men også fortabelse af

kørekort for en længere periode, og at følgen heraf igen kan være tab af eksistensmuligheder.

Der fremsættes nogle bemærkninger om det farlige i at køre for længe eller at sætte sig ved rattet, når man er træt af andet arbejde. Føreren sløves, og reaktionsevnen går delvis tabt, ligesom tilfældet er med den spirituspåvirkede. Ligeså farlige kan syge eller midlertidig invaliderede motorførere være.

Straffeforanstaltninger.

Der gives en kort omtale af, at bødestraffene - navnlig for så vidt angår alvorlige færdselsovertrædelser — er væsentlig skærpede, og det nævnes, at der er mulighed for at miste kørekortet, hvis man kører uforsvarligt, eller hvis man gentagne gange har overtrådt de vigtigere færdselsregler.

II. Køreteknik.

Foredraget kan f. eks. opstilles på følgende måde:

A) Før kørslen påbegyndes:

- 1) Faren ved forkert ind- og udstigning. Rigtig seteknik. Brug af spejle. Se efter børn.
- 2) Undersøgelse af lys, styreapparat (udmåle ratslør) og bremses, samt vinduesvisker. Rense lytglas, katteøjne, spejle og vinduer. Betydning af dette.
- 3) Indtage rigtig kørestilling og indstille spejle.
- 4) Start af motor. Rigtig betjening af starter og kobling. Håndbremse.
- 5) Har man ikke tidligere kørt med vognen: Sætte sig grundigt ind i de forskellige kontakters brug og betjening. Skal træne sig til at kunne betjene dem uden at se på dem. Gælder også visker og defrosteranlæg, samt nedblændingskontakt. Dernæst: Lære koblings-, gas- og bremsepunkt, samt finde rigtig greb på rat. Gearskiftning. Tilvænning til ukendt vogn tager lang tid (mange km). Skal derfor gå gradvis frem og have stor sikkerhedsmargin med hensyn til hastighed m. v. Med passagerer i vogn er ny tilvænning nødvendig. Foretage opbremsningsprøver begyndende ved lav hastighed for at lære, hvorledes køretøjet opfører sig. Rigtig bremseteknik og styring også ved glat vejbane.

B) Almindelig kørsel

- 1) Igangsætning og udsving fra kantstenen. Faren ved udsving. Rigtig seteknik. Døde

- vinkler ved vogne med små vinduer. Brug af bagspejl.
- 2) Lægge mærke **til**, hvorledes vognen opfører sig rent styringsmæssigt - kan f. eks. ikke holde lige bane, unormal korrigering med rat m. v. Defekt styreapparat. Foretage prøveopbremsning: Morgensure bremses m. v. og hvordan det ordnes.
 - 3) Lige-ud-kørslen: Afsøge vejbanen. Tænke i forvejen. Tage i betragtning, at uventede ting kan ske. Træne sig i, hvorfra disse kan komme. Træne sig i at indrette kørslen i nærbilledet efter fjernbilledet. Træne i at indtage beredskabsstilling, når situationen ikke kan overses. Opgivelse af faresteder og statistik over ulykker på lige vejbane. Jo større hastighed, desto bedre afsøgning af vejbane. Ved landevejskørsel: Tilbøjelighed til at køre uden sikkerhedsmargin.
 - 4) Kørsel i kryds. Beredskabsstilling, seteknik og fare. Uheldsstatistik.
 - 5) Kørsel i kurve. Hastighed aldrig større end at der kan standses på synlig del af vejbanen og helst $\frac{1}{2}$ af synlig afstand. Rigtig bremse og gas.
 - 6) Kørsel over bakketop. Samme med hensyn til hastighed. Forud beregne bakkens krumning på telefonpæle m. v.
 - 7) Kørsel over jernbaneloverskæringer: Rigtig fart og seteknik. Ved ubevogtede overskæringer med blinklys ser førerne ikke det røde lys, fordi hele opmærksomheden rettes til siderne for at se efter toget, og fordi der i modlys ikke tages særlige forholdsregler. I tåge kan det være nødvendigt at rulle vinduer ned for at kunne høre toget — måske også nødvendigt at standse motor.
 - 8) Kørsel i bymæssig bebyggelse: Efter nogen tids kørsel på landevej føles fart mindre end den faktisk er. Dette har især betydning ved indkørsel i by, hvorfor man her skal aflæse fartmåler og afpasse fart rigtigt. Afhænger af mange forhold: Trafiktæthed, legende børn, mange cyklistere og i det hele taget færdsels karakter. Kørsel hen mod fodgængerovergang. Kørsel forbi holdende vogne (også busser). Nødvendigt at holde øje med højre fortov og under forbikørsel også venstre fortov. Reagere på den mindste ændring - også i nærbilledet (fodgængere pludselig ud på gade). Bykørsel er en række hyppige gearskiftninger, indtagelse af beredskabsstilling, afsøgning af hele gadebillede og søgen efter tavler. Derfor kræver dette også en virkelig god betjening af vogn. Det må ikke kræve opmærksomhed, for så er det umuligt at køre rigtigt. (Tænk på mange menneskers skræk for at køre i storbyer — skyldes mangelfuld betjening af vogn og køreteknik).
 - 9) Bakning: I almindelig kørsel bør der bakes så lidt som muligt, da synsfelt bagud er meget ringe. Ved bakning med varevogne er det som oftest nødvendigt med en hjælper. Kør hellere omkring en husblok end bakke under ugunstige forhold. Seteknik under bakning. Evt. lukke venstre dør op - kræver særlig køreteknik. Børn særlig fare ved bakning.
 - 10) Overhalingsteknik: Før overhaling afsøge vejbane bagud og derefter fremad. Særlig afsøgning af overhalingsstrækningen og herunder samtidig bedømmelse af den forankørende vogns hastighed. Overveje om tilstrækkelig overskud af motorkraft er til stede ved den pågældende fart til at overhaling kan ske hurtigt. Når man er oppe på siden af køretøj, bemærk venstre forhjul (hvis cyklist, forhjul). Hvis dette begynder at trække til venstre, da igen signal. Kør aldrig ud i rabat og brems der, da vogn ofte vælter på grund af skæv bremsning, og da endelig rabat kan være meget blød. Brems uden blokade og hold rat ligeud. Højre vogn da hurtigt væk, træk ind til højre.
 - 11) Vejtavler. Vejtavler er opstillet, fordi det på disse steder er nødvendigt at advare de motorkørende. Mange gange er der opsat skilte alene, fordi der de pågældende steder skete hyppige uheld. Fremskudte tavler. Vejvisertavler har også færdselsmæssig betydning, da de fortæller de motorkørende, at der her kommer et kryds eller en sidevej. Mange sådanne tavler fortæller, at det er stærkt trafikeret kryds eller sidevej. Praktisk køreteknik overfor skilte:
- Eks. Hovedvejstrekant: Tavlen ses - spejder slippes - motorbremsning - fart går ned - skiftning til lavere gear - yderligere motorbremsning - højre fod på bremsepedal (beredskabsstilling) - til lav hastighed, så andre kan se, at man vil opfylde vigepligt - hvis uoverskueligt

eller færdsel på vejbanen - bremsning og standsning ved vejkant.

Eks. Glat vejbane: Nedsæt fart. Udskridning fremkommer altid ved:

- 1) Hårde og pludselige opbremsninger.
- 2) Hårde og pludselige ratdrejninger.
- 3) Slippe speeder pludselig eller pludselig gasgivning.
(se iøvrigt udskridning).

- 12) Indtage sikkerhedsstilling i vogn: Når hastighed går over 50-60 km/t, skal passagererne indtage rigtig stilling. Ben mod bundbrædder og klar til at tage af for stød m. v., hvilket det er førerens pligt at instruere om før udkørsel. Man må se i øjnene, at det kan være nødvendigt at køre vognen i grøften, f. eks. hvis modgående færdsel kører over i forkert vejbane. Den særlige teknik.
- 13) Kørsel ved lys. Brug af lygter, seteknik, blænding, natteblindhed. Kørsel i tussmørke - den blå time.

C) Specielle kørselsforhold. (Udvidet køreteknik).

- 1) Kørsel i regn. Vejbane evt. glat. Afstandsbedømmelse. Vindspejl. Dug indvendig på ruder. Brug af lygter.
- 2) Kørsel i blæst. Sidevinds indflydelse på styring og køreegenskaber. Overhaling af cyklister m. v. Ratkorrigering for vindstød.
- 3) Tåge. Synsvidde. Risikomoment. Reaktions-tid. Lygteføring. Parkering og bagvogns-afmærkning. Afstandsbedømmelse.
- 4) Snevejr. Omtrent det samme som tåge, + glat føre.
- 5) Kørsel i modlys. Fører kan intet se i skyggesiden.
- 6) Kørsel med motorkøretøjer under forskellige belastningsforhold. Baglæs, forlæs, tag-bagagebærer m. v.
- 7) Glat vejbane. Hvordan det erkendes. Hvor-når og hvor det opstår. Hvorledes der skal køres og bremses. Hindre udskridning. Hvis udskridning, da hvorledes opretning foretages. Ensartet bremsevirkning. Snedri-ver + glat vejbane.
- 8) Styring svigter.

- 9) Bremsers svigter.
- 10) Bremseteknik.
- 11) Punktering.
- 12) Reaktionstidens variation.

D) Motorcykler.

- 1) Faremomenter. Fører udsat - ingen beskyttelse - alvorlige uheld. Uheld betyder styrt.
- 2) Balance. Siddestilling. Forsk. køreegenska-ber scooter og motorcykel. Både styring og bremsning.
- 3) Kørsel med passager.
- 4) Bremsning og bremseevne. Bremsers svigter.
- 5) Styring. Motorcykel + scooter.
- 6) Kørsel i sving.
- 7) Kørsel i glat føre.
- 8) Kørsel i blæst.
- 9) Påklædning. Beskyttelsesbriller. Betydning for styrt og velbefindendet.
- 10) Kørsel med sidevogn under alle forhold.

E) For alle køretøjer. Træning i sikkerheds-vaner.

Sikkerhedsvaner indøves overalt i livet, hvor der er særlig fare. Drengen lærer af andres advarsler eller egne smertelige erfaringer at skære med kniven bort fra egne fingre. Soldaten trænes i rigtig behandling af skydevåben, før ammunition udleveres. Motorkøretøjer er lige så farlige som skydevåben, derfor er sikkerhedsvaner af stor betydning. Bør indøves i forbindelse med undervisning og træning i køretøjets betjening. Bekendtgørelsesudkastets § 12 er kontrol med nogle elementære sikkerhedsvaner, ligeså beredskabsstillingen i § 11, stk. 1. Talrige eksempler på sikkerhedsvaner er nævnt i afsnitene A-C.

Den, der ikke er tilstrækkeligt trænet i sikkerhedsvaner (eller har aflagt sådanne vaner), kan selv træne sig op (igen).

Fremgangsmåde: 1) Se og erkend faremulighederne, a) Uoverskueligt kryds: krydsende færdsel kan dukke op. b) Legende børn: Børn kan når som helst løbe ud på vejbanen, c) Glat føre: Det kan når som helst blive nødvendigt at bremse, d) Bakketop: Modgående færdsel kan når som helst dukke op o. s. v.

2) Træf foranstaltninger til at imødegå faren:
a og b) nedsæt fart, indtag beredskabsstilling,
c) nedsæt fart, d) hold rette vejbane, nedsæt
fart til det rimelige, ad a-d) køretøjet skal kunne
standses inden det punkt, hvor en evt. kollision
vil finde sted.

3) Træf den rigtige foranstaltning, hver gang
den samme faremulighed foreligger. Efter nogen
tids træning vil denne reaktion være blevet en
vane, - sikkerhedsvane. Hold den vedlige.

Sikkerhedsvanernes betydning for færdsels-
sikkerheden: Eks. De fleste krydsulykker kunne
undgås, hvis alle førere var trænet i sikkerheds-
vaner. Farten ville være nedsat til det forsvar-
lige, beredskabsstillingen ville være indtaget,
bremsningen begynder da straks i det øjeblik
faremuligheden bliver konkret fare, reaktions-
tiden er nedsat til et minimum, når beredskabs-
stillingen er indtaget, og køretøjet kan standses
inden kollisionspunktet nås.

UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM ÆNDRING I BEKENDTGØRELSE
NR. 201 AF 24. JUNI 1955 OM GODKENDELSE AF KØRELÆRERE

§ 1, stk. 1, 2. punktum, affattes således:

I andragendet skal anføres, til hvilke kategorier af motorkøretøjer godkendelse ønskes, samt hvorlænge.....

Som nyt stk. efter stk. 1 indføjes:

Der kan aflægges prøve til følgende kategorier af køretøjer:

1. Motorcykel.
2. Motorvogn med tilladt totalvægt ikke over 3500 kg.
3. Motorvogn med påhængsvogn.

Den under nr. 3 nævnte prøve kan kun aflægges, når den under nr. 2 nævnte prøve er bestået.

§ 1, stk. 5, affattes således:

Inden prøvens afholdelse skal andrageren til politikontoret i prøvebyen indbetale gebyret for prøven, der andrager:

For prøve til:

- 1) Motorcykel100 kr.
- 2) Motorvogn100 kr.
- 3) Motorvogn og motorcykel samtidig 150 kr.
- 4) Tillægsprøve til motorcykel75 kr.
- 5) Tillægsprøve til motorvogn med påhængsvogn100 kr.

§ 4, stk. 1-3, affattes således:

Andrageren er pligtig at stille et efter udvalgets skøn egnet motorkøretøj til rådighed:

1. Ved prøve til motorcykel: en til oplæringskørsel godkendt 2-hjulet motorcykel og en tilsvarende til oplæringskørsel godkendt motorcykel med sidevogn.
2. Ved prøve til motorvogn: en personmotorvogn med egenvægt ikke under 1200 kg.
3. Ved prøve til motorvogn med påhængsvogn: en lastmotorvogn med største tilladte total-

vægt på mindst 6000 kg, belæsset med mindst 50 % af den tilladte last, med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn med størst tilladte totalvægt på mindst 8000 kg, belæsset med mindst 50 % af den tilladte last.

Hvor prøve aflægges under ét til flere kategorier af køretøjer, gennemføres de i §§ 5 og 7 nævnte prøver for disse arter af køretøjer i så nær fortsættelse af hinanden, som forholdene tillader det.

Hvis en andrager, der har godkendelse som kørelærer til én art af motorkøretøj, ønsker godkendelsen udvidet til tillige at omfatte anden art af motorkøretøjer, af lægges en efter forholdene modificeret prøve.

§ 5 affattes således:

Den praktiske prøve består dels i en køreprøve, ved hvilken der for så vidt angår motorvogne i det hele stilles tilsvarende krav som ved prøve til førerbevis til erhvervmæssig personbefordring, dels i en demonstration på et af prøveudvalget valgt motorkøretøj eller chassis, hvorved den pågældende må godtgøre at have det fornødne praktiske kendskab til køretøjer af den art, hvortil godkendelse søges, i det omfang det er påkrævet for tilfredsstillende undervisning, jfr. bestemmelserne om praktisk og teoretisk prøve for erhvervelse af førerbevis.

§ 6 affattes således:

Ved den teoretiske prøve må den pågældende godtgøre indgående kendskab til det stof, der kræves af aspiranter ved førerprøve med køretøjer af den art, hvortil godkendelse søges.

Der indføres efter § 7:

§ 7 a.

Bestået prøve med motorcykel giver adgang til at virke som kørelærer med solomotorcykel, motorcykel med sidevogn og trehjulet motorcykel.

Bestået prøve med køretøj af den i § 1, stk. 2, nr. 2, nævnte art giver adgang til at virke som

kørelærer med motorvogne af de nævnte arter samt med traktor.

Bestået prøve med køretøj af den i § 1, stk. 2, nr. 3, nævnte art, giver adgang til at virke som kørelærer med motorvogn af enhver art uden eller med påhængsvogn med tilladt totalvægt over 750 kg samt med traktor.

Der indsættes som ny § 9 a:

Godkendelser meddelt før den..... har fremtidig gyldighed til følgende kategorier:

- 1) Godkendelse til motorvogn indtil 2500 kg: motorvogn med tilladt totalvægt indtil 3500 kg.
- 2) Godkendelse til motorvogn med egenvægt over 2500 kg: motorvogne med tilladt totalvægt over 3500 kg og motorvogne med påhængsvogn.

Ved fornyelse af sådanne godkendelser ændres godkendelsen i overensstemmelse med foranstående.