

BETÆNKNING
om
KØREUDDANNELSE

*afgivet af den
af justitsministeren den 18. maj 1966 nedsatte
færdselssikkerhedskommission*

Kommissionens betænkning nr. 11

ex. 2
21.496 2

BETÆNKNING NR. 892

1980



ISBN 87-503-3207-4

Eloni Tryk . København
Ju OO-118-bet.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

	side
Forord	4
1. Indledning	6
2. Den gældende køreuddannelsesordning	12
3. Overvejelser om ændrede køreuddannelsesfor- mer på internationalt plan	22
4. Færdselssikkerhedskommissionens overvejel- ser vedrørende køreuddannelsen	25
4.1. Køreuddannelsen - formål og indhold	25
4.2. Obligatorisk eller frivillig teoretisk undervisning	54
4.3. Oprettelse og finansiering af lukkede øvelsespladser	56
4.4. Køretekniske anlæg	56
4.5. Den teoretiske og praktiske køreprøve	64
4.6. Kørelærerne	76
4.7. De køreprøvesagkyndige,	82
4.8. De store køretøjskategorier	82
4.9. Kørekortenes gyldighedsområde	85
4.10. Uddannelse af motorcykelførere	87
5. Mindretalsudtalelser	90
6. Sammenfatning	100
7. Bilag	104

Forord.

Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat ved justitsministerens skrivelse af 18. maj 1966 med henblik på at overveje og fremkomme med forslag til foranstaltninger med henblik på at forbedre færdselssikkerheden på vejene. Kommissionen har tidligere afgivet to betænkninger med sådanne forslag, senest betænkning nr. 689/1973 om periodisk syn af motorkøretøjer.

Færdselssikkerhedskommissionen har nu følgende sammensætning:

Formand: Fhv. folketingsmedlem Gustav Holmberg, Venstre.

Næstformand: Kontorchef Hans Christian Abildtrup, justitsministeriet.

Medlemmer: Folketingsmedlem Otto Mørch, Socialdemokratiet.

Folketingsmedlem Svend Erik Hovmand, Venstre.

Folketingsmedlem Mogens Voigt, Fremskridtspartiet.

Kommunaldirektør Per Gudme, Radikale Venstre.

Fhv. folketingsmedlem Ejvind Juul-Madsen,

Konservative Folkeparti.

Folketingsmedlem Christian Christensen, Kristelig Folkeparti.

Folketingsmedlem Lilli Gyldenkilde, Socialistisk Folkeparti.

Fagforeningsformand Jørgen Madsen, Danmarks kommunistiske Parti.

Fhv. folketingsmedlem Ib Larsen, Centrumdemokraterne

Civilingeniør Poul Sulkjær, Venstresocialisterne.

Landinspektør Mogens Chr. Holst, Retsforbundet.

Vejddirektør Per Milner, Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet.

Vicerigspolitichef Bent Schlüter, Rigspolitichefen.
Politimester Johannes Feilberg Jørgensen, Foreningen af politimestre i Danmark.

Politiinspektør Johannes Helmuth Hasselriis,
Politidirektøren i København.

Bilinspektør Folmer Kristiansen, Foreningen af
justitsministeriets bilinspektører i Danmark.

Direktør Ebbe Sørensen, Rådet for større Færdsels-
sikkerhed.

Kørelærer Erling Hansen, Dansk Kørelærer-Union.

Direktør Viggo Lærkes, Forenede Danske Motorejere.
Trafikplanlægger Jørn Christensen, Landsforeningen
Tryk Trafik.

Politiassistent Gunner Klovborg Christiansen,
Dansk Politiforbund.

Stud .mag.scient.soc. Jens Nørgaard, Dansk Cyklist
Forbund.

Sekretariat: Kontorchef Hans Christian Abildtrup, justitsmini-
steriet (Leder).

Byretsdommer Peter Lilholt, justitsministeriet.

Civilingeniør Otto Schiøtz, vejddirektoratet.

Fuldmægtig Søren Malling-Olsen, justitsministeriet.

I behandlingen af spørgsmålet om køreuddannelsen har end-
videre politiingeniør Peder Krøigaard, justitsministeriet,
samt daværende fuldmægtig i justitsministeriet Søren Juul deltaget

København i februar 1980.

Gustav Holmberg

/ H. C. Abildtrup

1. INDLEDNING.

1.1. Almindelige bemærkninger.

I det almindelige arbejde med forbedring af færdsels-sikkerheden vedrørende motorkørsel rubriceres de forskellige foranstaltninger traditionelt i 3 hovedgrupper beroende på, om de primært retter sig mod:

- a. Køretøjet og dets sikkerhedsudstyr.
- b. Vejen og dens omgivelser,
- c. Føreren.

Kendetegnende for de initiativer, der er taget gennem de senere år, er, at de i hovedsagen har været rettet mod de første 2 grupper.

Færdselssikkerhedskommissionen har på denne baggrund fundet det naturligt at overveje, om der som et led i det generelle færdselssikkerhedsmæssige arbejde består et behov for ændring af de foranstaltninger, der specielt retter sig mod føreren af motorkøretøjer.

Tages der ved vurderingen af, med hvilken vægt de forskellige foranstaltninger skal prioriteres, udgangspunkt i konkrete uheldsanalyser, tyder danske og udenlandske undersøgelser på, at menneskelige fejl er en meget væsentlig ulykkesårsag i trafikken.

Der kan i denne forbindelse f.eks. henvises til den i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 10 (Betænkning 689/1973) om periodisk syn af motorkøretøjer nævnte "Fyns-undersøgelse", hvor resultatet af en undersøgelse af 42 uheld var, at ulykkesfaktorerne fordelte sig med 75% trafikantfaktorer, 17% vej- og områdefaktorer og 8% køretøjsfaktorer, (jfr. betænkningen side 27). Uanset de tilgængelige uheldsanalyser er

behæftet med en ikke ringe usikkerhedsmargen, giver de tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at en virkelig markant forbedring af færdselssikkerheden vil kunne ske gennem en nedbringelse af antallet af fejl begået af føreren i trafikken - og det forekommer på forhånd nærliggende, at denne faktor vil kunne formindskes gennem foranstaltninger, der bredt kan sammenfattes under begrebet uddannelse.

1.2. Generelt om behovet for ændring af køreuddannelsen.

Hovedformålet med en ændring af køreuddannelsen må som nævnt i første række være en nedbringelse af antallet af menneskelige fejl i trafikken og dermed en forbedring af færdselssikkerheden.

Selv om målsætningen for så vidt er enkel og selvfølgelig, er det mere vanskeligt at vurdere, om - og i hvilken grad - dette mål vil kunne realiseres gennem ændring i køreuddannelserne.

Den vanskelighed, der er ved at vurdere effekten af en bestemt køreuddannelse, kan endog rejse det spørgsmål, om det overhovedet nytter at ofre øgede kræfter på en forbedret uddannelse, eller om det i virkeligheden er på egen hånd i trafikken, lærepengene skal betales.

Overvejelser af denne art støder imidlertid allerede an på den helt fundamentale indstilling og vel generelt accepterede ideologi i et samfund som det danske, at en uddannelse og en stadig udbygning og forbedring af denne er en væsentlig forudsætning for udvikling og fremskridt på næsten alle livsområder.

Hertil kommer, at behovet for - og nødvendigheden af - en køreuddannelse skal vurderes på den dystre baggrund, ulykkestatistikken danner, og der er i denne forbindelse blevet peget

på, at omkostningerne ved en forbedret køreuddannelse alene i økonomisk henseende vil kunne dækkes ind gennem selv en beskedne nedgang i ulykkestallet.

Der er i de senere år i Danmark og især på internationalt plan foretaget omfattende undersøgelser af uddannelsesproblematikken vedrørende motorførere. Disse undersøgelser peger entydigt på, at en forbedret uddannelse vil være et af de væsentligste midler til forbedring af færdselssikkerheden.

Der kan i denne forbindelse særligt fremhæves rapporten "Young driver accidents", der blev udarbejdet af en international forskergruppe under OECD i 1975. Rapporten beskæftiger sig primært med det forhold, at unge motorkørere er markant overrepræsenterede i alle landenes ulykkesstatistikker.

Dette forhold antages at bero på en række forskellige faktorer, men særligt kan fremhæves den manglende køretræning.

Nærmere undersøgelser i rapporten tyder således på, at evnen til at klare vanskelige færdselssituationer i højere grad beror på den pågældendes træning end på den fysiske alder.

Endvidere forklares afvigende kørselsadfærd hos unge i holdninger til kørslen, der ikke i samme grad som hos ældre harmonerer med ønsket om sikker og hensynsfuld optræden i trafikken.

Rapportens anbefaling om forbedret køreuddannelse er fulgt op af OECD i rapporten "Driver Instruction" fra 1976, der indeholder en lang række anbefalinger til forbedringer i de nationale uddannelser.

Endelig kan det specielt nævnes, at en arbejdsgruppe under Nordisk Trafiksikkerhedsråd har overvejet spørgsmålet om uddannelse af motorcykelførere. Arbejdsgruppens resultater er fremlagt i rapport nr. 19 i Nordisk Trafiksikkerhedsråds rapportserie, "Uddannelse af motorcykelførere".

Sammenfattende synes de foreliggende forskingsresultater klart at vise, at det gennem en forbedret køreuddannelse med ændrede undervisningsmetoder og et ændret indhold af undervisningen er muligt at bibringe nye aspiranter bedre kørefærdigheder end i dag, hvorved den overrepræsentation, nye motorførere iøvrigt uanset alder - som følge af utilstrækkelig træning - har i ulykkesstatistikken, vil kunne mindskes. En forbedret køreuddannelse forventes endvidere at have en langtids-effekt med hensyn til førerens adfærd i trafikken.

Resultaterne tyder endvidere på, at der vil kunne opnås gode resultater ved under uddannelsen at søge udviklet en motiveret færdselssikkerhedsmæssig holdning hos eleverne, der harmonerer med ønsket om sikre og hensynsfulde motorkørere.

1.3. Specielt om behovet for en ny køreuddannelse i Danmark.

De gældende regler for erhvervelse af kørekort er beskrevet nedenfor, jfr. kapitel 2. Grundtemaerne i den nuværende køreuddannelses opbygning om indhold har bestået uforandret, siden uddannelsen blev opbygget i 1950'erne.

Det er ikke overraskende, at ca. 20 års erfaringer med en køreuddannelse, der i denne periode ikke i princippet har undergået større forandringer, må have affødt forskellige forslag om ændringer.

Et centralt punkt for kritikken er det forhold, at prøven til erhvervelse af kørekort i for høj grad synes at normere indholdet af uddannelsen, hvilket fornemmes særligt uheldigt, når prøverne har det begrænsede omfang og indhold, tilfældet er.

Undervisningen er således mange steder snævert baseret på at bringe aspiranterne i stand til netop at honorere de krav, der stilles ved prøverne.

På lokalt plan har flere kørelærere eller sammenslutninger

af kørelærere gjort forsøg med nye undervisningsformer og mere avancerede undervisningsmidler i erkendelse af, at det eksisterende undervisningssystem er behæftet med en række svagheder.

Erhvervelse af kørekort betyder imidlertid for mange mennesker en ikke ubetydelig økonomisk belastning, hvilket medvirker til en begrænsning af mange initiativer på lokalt plan, idet et stort antal aspiranter af økonomiske grunde - men formentlig også af rent umiddelbare bekvemmeligheds- og tidshensyn - vil vælge en uddannelse, der entydigt er tilrettelagt med henblik på netop de krav, der stilles ved prøven.

Kritikken af det gældende undervisningssystem er rettet både mod den praktiske og den teoretiske del.

Vedrørende den praktiske uddannelse er det bl.a. blevet fremhævet, at en del af denne bør foregå på lukkede øvelsespladser, hvor den grundlæggende manøvret træning vil kunne gives på bedre og mere betryggende måde.

Vedrørende den teoretiske uddannelse er denne i dag - hvis eleven overhovedet følger denne del af undervisningen - koncentreret omkring en indlæring af de gældende færdselsregler.

Selv om der er bred enighed om, at en vis grad af lovkundskab er nødvendig, må det på den anden side også erkendes, at et ureflekteret kendskab til færdselsreglerne hverken er ønskelig eller tilstrækkelig, men at der tillige må kræves en forståelse for disse reglers færdselssikkerhedsmæssige betydning.

Kritikken af uddannelsen er også rettet mod den adskillelse af teori og praksis, der er et resultat af det nuværende system, og som medfører, at mange har vanskelighed ved at overføre den teoretiske viden til en praktisk sammenhæng i trafikken.

Det må således formodes, at de ændrede mål med uddannelsen

kun fuldt ud vil kunne realiseres ved en saraordning af den teoretiske og praktiske del, bl.a. således at den tillærte viden om trafikens faremomenter og muligheden for at forudse og undgå disse farer integreres og øves i en praktisk sammenhæng.

Det er en nærliggende antagelse, at en dyberegående ændring af uddannelsens indhold må afføde et behov for ændring af den organisationsstruktur, hvorunder uddannelsen fungerer.

Målet må her være skabelsen af en struktur, der bedst muligt sikrer, at de krav, der stilles til uddannelsens indhold, faktisk opfyldes.

Dette mål kan tænkes realiseret på flere måder.

Hvis det nuværende system med en afsluttende prøve i princippet opretholdes, må denne prøve tilrettelægges, så det bedst muligt kan konstateres, om aspiranten har gennemgået en uddannelse efter de skitserede retningslinier.

Det er dog tvivlsomt, om det alene gennem en prøve er muligt at etablere en tilstrækkelig styring af uddannelsen og kontrol med dennes kvalitet.

Det må i denne forbindelse også tages i betragtning, at en ny uddannelse utvivlsomt vil stille større krav til den enkelte lærers kvalifikationer og undervisningsudstyr. Kravene til den køreprøvesagkyndige vil i denne forbindelse stige tilsvarende.

Behovet for ændring af uddannelsesstrukturen skyldes også, at der gennem de senere år er etableret køreuddannelse i et andet regi end hos de private kørelærere. Der kan i den forbindelse nævnes specialarbejderskolernes uddannelse i kørsel med store køretøjer og raotorredskaber.

Der er herved opstået et behov for at søge disse nye undervisningssystemer indpasset i den almindelige køreuddannelsesstruktur på en rimelig og hensigtsmæssig måde.

2. DEN GÆLDENDE KØREUDDANNELSESORDNING.

2.1.1. Ved erhvervelse af førerret.

a. Motorkøretøjer.

Efter færdselslovens § 2, nr. 13, inddeles motorkøretøjer i bil og motorcykel. Ifølge færdselslovens § 56, stk. 1, må motorkøretøj kun føres af en person, der har erhvervet kørekort

Kørekort kan ifølge § 56, stk. 2, kun udstedes til personer, der foruden at være psykisk og fysisk færdige og som hovedregel fyldt 18 år, ved én prøve godtgør at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselslovgivningens bestemmelser.

Såfremt ansøgeren ikke tidligere har haft kørekort til motorkøretøj af samme art, skal han forinden prøven have taget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer.

Kørekort kan nægtes den, der er afhængig af brug af euforiserende stoffer eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig. Spørgsmålet herom kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Justitsministeren fastsætter bestemmelser om køreuddannelsen og betingelserne for at få udstedt kørekort, herunder om køreprøven samt om kørekortets udseende og indhold og om gebyret for prøven og kørekortet.

Bestemmelserne om prøven m.v. findes i bekendtgørelse nr. 144 af 15. april 1977, betænkningens bilag 3.

b. Traktorer og motorredskab.

Ifølge færdselslovens § 62 må traktor og motorredskab kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil

eller særligt kørekort til traktor (motorredskab). Dette gælder dog ikke for kørsel på vejområder, der er begrænset på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller for kørsel med motorredskab, der er bestemt til at føres af en gående. Sådan kørsel kan foretages af personer, der er fyldt 16 år.

Det følger af § 62, stk. 3, at der ikke stilles krav om forudgående undervisning hos godkendt kørelærer, hvis man ansøger om kørekort til traktor eller motorredskab og ikke har haft kørekort hertil tidligere.

2 • 1 • 2 . Ved generhvervelse og ever, tuel bevarelse af førerret.

a. Fortabelse af førerret.

Førerretten kan mistes som følge af, at

1. førerretten frakendes ved dom, jfr. færdselslovens kapitel 18.
2. fornyelse af kørekort nægtes, fordi den pågældende ikke længere opfylder betingelserne, jfr. færdselslovens § 59, stk. 3.
3. politiet tager kørekortet tilbage i medfør af færdselslovens § 60, fordi indehaveren, ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort enten på grund af manglende helbred eller ædruelighed eller på grund af manglende kørefærdighed.

Det kan endvidere gøres til er. betingelse for at bevare førerretten, at indehaveren af kørekortet underkaster sig en orienterende førerprøve, jfr. færdselslovens § 59, stk. 3, og kørekortbekendtgørelsen, kapitel 8.

2.2. Køretøjskategorierne.

I kørekortbekendtgørelsens § 9 er de køretøjskategorier, hvortil der kan erhverves kørekort, angivet. Som nævnt ovenfor er det en betingelse for at erhverve kørekort til en af kategorierne, at aspiranten forinden har taget køreundervisning, såfremt han ikke tidligere har haft kørekort til et motorkøretøj inden for den pågældende motorkøretøjskategori.

§ 9 opregner, hvilke køretøjskategorier indehaveren af et givet kørekort må føre:

Kategori A.

1. Motorcykel.
2. Motorcykel med sidevogn.
3. Trehjulet motorcykel.

Kørekort til motorcykel, til motorcykel med sidevogn samt til bil giver tillige ret til at føre trehjulet motorcykel.

Kategori B.

Personbil med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og lastbil, i begge tilfælde med en tilladt totalvægt til og med 3.500 kg (almindelig bil).

Kørekort til almindelig bil giver tillige ret til at føre

- a) almindelig bil med tilkoblet påhængs- eller sættevogn eller påhængsredskab med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg.
- b) almindelig bil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på over 750 kg, såfremt vogntogets samlede største tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg.

- c) trehjulet motorcykel, samt
- d) traktor og motorredskab.

Kategori C.

Lastbil med størst tilladt totalvægt over 3.500 kg
(stor lastbil).

Kørekort til stor lastbil giver tillige ret til at føre

- a) stor lastbil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg,
- b) alle køretøjer, som må føres af personer med kørekort til almindelig bil (kategori B) eller til stor personbil (kategori D), samt
- c) blokvogn (motordrevet).

Kategori D.

Personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads
(stor personbil).

Kørekort til stor personbil giver tillige ret til at
føre

- a) stor personbil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg, samt
- b) alle køretøjer, som må føres af personer med kørekort til almindelig bil (kategori B) eller til stor lastbil (kategori C).

Kategori E.

Påhængskøretøj med størst tilladt totalvægt over 750 kg
(stor påhængskøretøj) i forbindelse med bil af kategori B, C og D, som aspiranten i forvejen har ret til at føre.

Kørekort til bil med stort påhængskøretøj giver tillige ret til at føre bil med tilkoblet blokvogn.

Køretøjskategorierne stemmer overens med de køretøjskategorier, der er angivet i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, Annex 9 og lo, jfr. lovbekendtgørelse nr. 7 af 2. marts 1956 i Lovtidende C.

For traktor og motorredskab er der ikke angivet nogen kategoriinddeling.

2.3. Køreuddannelsens indhold.

Færdselslovens § 56, stk. 2, pkt. 3, sætter som betingelse for udstedelse af kørekort, at ansøgeren ved en prøve godtgør at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselsreglerne.

Målet med køreuddannelsen er derfor at give den et sådant indhold, at aspiranten erhverver den fornødne kørefærdighed og det fornødne kendskab til køretøjet og færdselslovgivningen. Færdselsloven indeholder ikke præcise angivelser af, hvorledes køreuddannelsen bør tilrettelægges, for at den skal kunne opfylde dette mål. Uddannelsen skal for aspiranter til kørekort til bil eller motorcykel, der ikke tidligere har haft kørekort til bil eller motorcykel, ifølge færdselslovens § 56, stk. 4, omfatte undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer, men bortset fra denne bestemmelse giver færdselsloven og kørekortbekendtgørelsen - med en enkelt, mindre betydningsfuld undtagelse - ikke direkte retningslinier for køreuddannelsens indhold. Der er ikke givet retningslinier for den teoretiske uddannelse, og bestemmelserne om øvelseskørsel i færdselslovens § 64 er mere af teknisk karakter end retningslinier for opøvelse i kørefærdighed.

Færdselslovens § 64 bestemmer, at kørelæreren ved undervisning i kørsel i bil skal sidde ved siden af eleven, og at kørelæreren anses som fører af vognen, at kørelæreren har ansvaret for, at øvelseskørsel med motorcykel må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel, at øvelseskørsel ikke må finde sted tidligere end 3 måneder før det tidspunkt, hvor eleven efter sin alder kan få kørekort (i tilfælde af frakendelse af førerretten ligeledes 3 måneder før frakendelsestidens udløb), og at øvelseskørsel på motorvej kun kan ske med elever, der gennem forudgående uddannelse har opnået en sådan kørefærdighed, at øvelseskørsel kan ske uden fare for færdselssikkerheden og uden unødigt at sinke færdselens afvikling. I stk. 5 bemyndiges justitsministeren til at fastsætte særlige bestemmelser vedrørende øvelseskørsel.

Nærmere regler om øvelseskørsel er fastsat i kørekortbekendtgørelsens § 8.

Øvelseskørsel må efter § 8, stk. 3, ikke foretages på befærdede veje, før eleven har opnået en sådan kørefærdighed, at kørslen ikke er til fare for færdselssikkerheden og ikke unødigt sinker færdselens afvikling.

Kørekortbekendtgørelsens § 8 indeholder en enkelt bestemmelse om undervisningens indhold, idet undervisningen skal omfatte såvel bykørsel som landevejskørsel i og uden for lygte-tændingstiden, og det er en betingelse for at kunne aflægge prøve, at kørelæreren skriftligt bekræfter, at aspiranten har modtaget undervisning i disse former for kørsel.

I kørekortbekendtgørelsens kapitel 11 er der fastsat regler for de køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel.

Køreuddannelsens indhold kan herefter angives således, at den skal omfatte den i færdselslovens § 56, stk. 4, bestemte øvelseskørsel og den i kørekortbekendtgørelsens § 8 bestemte

by- og landkørsel og i øvrigt bibringe aspiranten den viden og kunnen, som kræves for at bestå den eller de førerprøver, hvortil prøvekravene med hjemmel i færdselslovens § 56, stk. 2, pkt. 3 er fastsat. Bortset fra kravet i færdselslovens § 56, stk. 4, og kørekortbekendtgørelsens § 8, er det overladt til den enkelte aspirant at afgøre, under hvilke former han vil erhverve sig de nødvendige kundskaber.

De enkelte køreprøver:

I kørekortbekendtgørelsens § 10 fastsættes det, at prøven består af en teoretisk overhøring og en praktisk prøve, og at den teoretiske prøve skal aflægges først.

Kravene til de teoretiske og praktiske prøver er fastsat for hver køretøjskategori for sig.

1. Den teoretiske prøve.

Bestemmelser om de teoretiske prøver findes i kørekortbekendtgørelsens §§ 17-20 (bil), § 27 (motorcykel), og § 29 (bil med totalvægt over 3.500 kg og personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads), § 31 (bil med påhængsvogn), og § 33 (traktor).

Alle prøverne har som udgangspunkt den teoretiske overhøring til kørekort til bil (§§ 17-20). Under denne skal aspiranten dokumentere, at han 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 skal dokumenteres elementært kendskab **til**, hvorledes fejl ved styretøjet kan konstateres, kendskab **til**, hvorledes det konstateres, om bremserne er i forskriftsmæssig stand, kendskab til færdselslovens regler om belysning, **til** køreteknik under kørsel i mørke, samt kendskab **til**, hvilke

lygter og reflekser, der er på vedkommende køretøjsart, kendskab til faren for kulilteforgiftning og kendskab til, at unødigt støj skal undgås ved rigtig betjening og vedligeholdelse af køretøjet. Han skal endvidere overhøres i færdselslovens færdselsregler, for så vidt de har betydning for føringen af det køretøj, hvortil prøven aflægges, til færdselslovens regler om førerens ansvar og pligter, herunder bestemmelserne om spiritus- og promillekørsel samt sygdom m.v. og til politiets færdselsregulering og øvrige færdselsregulerende foranstaltninger. Under overhøringen i betjening og færdselsregler skal aspiranten vise kendskab til faremuligheder og køreteknik i særlige situationer, f.eks. kørsel i stærk blæst, regn, tåge, sne og islag samt elementært kendskab til afværgeteknik i kritiske situationer. I de spørgsmål om færdselslovgivningen, som der eventuelt ikke er mulighed for at prøve under den praktiske prøve på det pågældende sted, f.eks. lysregulering, skal der foretages en indgående overhøring.

Til de teoretiske prøver til kørekort til de andre køretøjskategorier kræves der særligt kendskab til tekniske enkeltheder, hvorved kørsel med og vedligeholdelse af den pågældende kategori adskiller denne fra færdsel med almindelig motorvogn.

2. De praktiske prøver.

Bestemmelserne om praktiske prøver findes i kørekortbekendtgørelsens §§ 21-26 (bil), § 28 (motorcykel), § 30 (bil med totalvægt over 3.500 kg og bil med over 8 siddepladser foruden førerens plads), § 32 (bil med påhængsvogn) og § 34 (traktor).

Ligesom for de teoretiske prøvers vedkommende er kravene til den praktiske prøve til almindelig bil (§§ 21-26) grundbetingelserne for at kunne bestå de øvrige prøver.

For den praktiske prøve til bil gælder bl.a. følgende:

aspiranten skal overholde færdselsreglerne, indpasse sig i færdslen og afpasse sin kørsel i forhold til den øvrige færdsel og vej-, vejr- og lysforholdene, indtage beredskabsstilling, når færdselssituationen rummer en vis faremulighed, udvise fornøden hensyntagen til andre vejfarende og ikke unødigt hindre den øvrige færdsel, udvise fornøden ro og reaktionsevne, betjene vognens betjeningsapparater rigtigt og med fornøden øvelse, og under kørslen være præget af ro og omdømme, herunder tilstrækkelig forudseenhed i trafikken,

aspiranten skal indtage en hensigtsmæssig kørestilling og iagttage de fornødne sikkerhedsforanstaltninger, inden kørslen påbegyndes,

aspiranten skal på lidet befærdede gader og veje foretage manøvreprøver, såsom vending, bremsning, igangsætning og opbremsning på hældende vej, parkering ved kantsten samt vendinger, hvori indgår bakning,

aspiranten skal køre i bytrafik i normalt færdselstempo, på mindre befærdede steder, i livligere færdsel, og på mere fri bane, og under kørslen foretage svingninger ud fra og ind i stærkt befærdede gader og smalle sidegader, og under kørslen betjene vognens signalapparater og øvrige udstyr,

aspiranten skal som hovedregel også køre i landevejstrafik i det for vedkommende vej normale færdselstempo, dels på mindre veje, dels på større veje, og så vidt muligt også på hovedveje. Kørslen skal gennemføres ad veje, der frembyder passende færdselsmæssige vanskeligheder og over en passende lang strækning,

aspiranten skal foretage overhaling, hvor denne manøvre efter forholdene er rimelig.

De praktiske prøver til de øvrige kørekortkategorier indeholder samme elementer som prøven til almindelig motorvogn, men foreskriver desuden, at aspiranten skal manøvrere det pågældende køretøj under forhold, som i særlig grad viser aspirantens evne til at føre det pågældende køretøj i situationer, hvor kørselsmanøvrene kræver speciel kunnen i forhold til kørsel med almindelig bil.

Efter bestemmelserne, der gælder for den praktiske prøve, stilles der ikke krav om, at der foretages en afprøvning af aspirantens evne til at klare kritiske situationer, f.eks. katastrofeopbremsning og undvigemanøvre.

3. OVERVEJELSER OM ÆNDRERE KØREUDDANNELSESFORMER PÅ INTERNATIONALT PLAN.

Adskillige trafikforskningscentre i Europa og USA har i de senere år været stærkt optaget af problemerne omkring en forbedring af motorføreruddannelsen. Som eksempel på institutioner, der løbende gennemfører undersøgelser og eksperimenter kan nævnes det engelske "Transport and Road Research Laboratory", det franske "L'Organisme National de Sécurité Routière", visse psykologiske afdelinger ved "Technischer Überwachungs-Verein" i Vesttyskland, og i USA bl.a. "Human Resources Research Organisation".

Som led i OECD's trafikforskningsprogram har en internationalt sammensat forskergruppe med dansk og iøvrigt nordisk deltagelse i 1976 udgivet en rapport "Driver instruction", der bl.a. indeholder en oversigt over den hidtil indvundne viden og erfaring om forbedrede uddannelsessystemer samt en række anbefalinger med anvisning på, hvorledes denne viden allerede nu kan udnyttes i praksis.

Det fremgår af OECD-rapporten, at selv om det internationale arbejde foregår på mange forskellige niveauer og mange forskellige steder uden egentlig koordinering, så er der alligevel meget stor overensstemmelse mellem de enkelte grupper og institutioners opfattelse af manglerne ved de nuværende uddannelsessystemer og af, hvorledes forbedringer kan opnås både med hensyn til uddannelsens indhold og form, hjælpemidler og metoder. Denne ensartethed i opfattelse kan kort sammenfattes i følgende:

Antallet af færdselsulykker er særlig stort blandt begynder-trafikanter eller de endnu uerfarne motorførere. Da menneskelige årsager eller fejl spiller en afgørende rolle ved stør-

steparten af ulykkerne, er det nærliggende at søge ulykkestallene nedbragt gennem en forbedret uddannelse.

Forbedringerne må bestå i, at man som hidtil nok skal fremhæve færdselslovens idealforestillinger om, hvordan trafikken burde være, hvad der er **tilladt**, påbudt og forbudt gennem teoretisk indlæring af færdselsreglerne og praktisk øvelse i deres overholdelse, men der må desuden lægges betydelig større vægt på at gøre de kommende motorførere fortrolige med trafikens realiteter gennem udnyttelse af den allerede eksisterende viden om ulykkernes årsager og omstændigheder. Eleverne må have kendskab til risikomomenterne ved de færdselssituationer eller manøvrer, der hyppigt medfører ulykker.

De må have øvelse i at forudse faren gennem kritisk iagttagelse og vurdering af trafikken, og de må lære de mest hensigtsmæssige afværgereaktioner i de forskellige faresituationer.

Der kan endvidere opnås forbedringer ved i højere grad at tilgodese pædagogiske principper, der er anerkendt og anvendt på andre uddannelsesområder. Der må således sikres en for alle parter klar sammenhæng mellem køreuddannelse og køreprøve. Til orientering for både lærer, elev og eksaminator må foreligge et undervisningsprogram med præcis og konkret angivelse af de enkelte lektioners indhold og formål, deres plads i uddannelsesforløbet og deres forbindelse med køreprøvens krav. Der bør etableres et smidigt samarbejde mellem lærere og eksaminatorer, således at uddannelse og prøve løbende kan tilpasses hinanden og fungere som gensidig kontrol på hensigtsmæssighed og effektivitet.

Både den praktiske og teoretiske indlæring må i højere grad være elevcentreret, dvs. tilpasses elevens forudsætninger og behov, og sigte mod en hurtig selvstændiggørelse af eleven, fremfor

den hidtil overvejende lærercentrerede, autoritære form, der ofte passiviserer eleven, giver forståelsesproblemer og tilskynder til ren udenadslæren.

Til støtte for de forskellige dele eller sider af uddannelsen må tilsvarende forskellige hjælpemidler være til rådighed. Til teoriundervisningen bør pædagogisk velkomponeret anskuelsesmateriale være for hånden (film, dias-serier, modeller, plancher m.v.) og til den praktiske køretræning bl.a. særlige øvelsespladser med fornødent udstyr.

Endelig må sikres størst mulig sammenhæng mellem den teoretiske og den praktiske undervisning, således at beslægtede emner behandles nogenlunde samtidig i begge undervisningsdele. (F.eks. må teoristof om vigepligtsregler og risikomomenter ved krydsningsmanøvrer behandles samtidig med øvelseskørsel i vej-kryds).

De ovenfor nævnte retningslinier for en forbedret køreuddannelse har allerede i en årrække været praktiseret i et eksperimenterende saraarbejde mellem kørelærere, bilinspektører, prøvesagkyndige, pædagoger og færdselspsykologer i den europæiske forening "Internationale Arbeitsgemeinschaft für die Aufbaumethode zur Verkehrsbildung". Foreningen har hjemsted i Zürich og tilslutning især fra Vesttyskland, Schweiz, Østrig og enkelte østeuropæiske lande. Den har gennem årene udgivet adskillige publikationer af almen færdselspædagogisk art og blandt disse en ret udførlig skitse med lektioner til et fuldstændigt køreskoleprogram for såvel den teoretiske som den praktiske undervisning, .

4. FÆRDSELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS OVERVEJELSER VEDRØRENDE KØREUDDANNELSEN.

4.1. Køreuddannelsen - Formål og indhold.

4.1.1. Formål.

Et flertal i kommissionen finder, at køreuddannelsens formål bør være:

at give eleverne forståelse for de farer og vanskeligheder, de som motorførere stilles over for i trafikken, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse,

at give eleverne et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden,

at give eleverne færdighed i at bedømme trafikken kritisk og føre køretøjet uden fare for sig selv og andre,

at bidrage til, at eleverne bliver hensynsfulde og ansvarsbevidste motorførere,

at give eleverne viden om og forståelse for de svage trafikanters situation, særlig i forholdet til den bilende trafik.

Det må i den forbindelse tages i betragtning, at der er tre grundlæggende faktorer af betydning for motorførerens trafikale adfærd:

oplevelsen (perceptionen) af trafikale situationer,
kørefærdigheder og
trafikale holdninger.

Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

Alle disse faktorer har indflydelse på motorførerens evne til at udvise korrekt trafikal adfærd.

Traditionelt har uddannelsen lagt størst vægt på tekniske færdigheder og i mindre grad på trafikale holdninger. Holdninger kan forstås som primært følelsesorienteret mod bestemte genstande, individer eller situationer. Disse er ofte afgørende for adfærden overfor andre trafikanter og i konkrete trafikale situationer.

Uddannelsen bør derfor i stor udstrækning indlære holdninger, der er i overensstemmelse med køreuddannelsens formålsbeskrivelse.

For at sikre opfyldelse af disse formål, bør eleverne bibringes sociale trafikale holdninger. Dette bør ske gennem følgende områder:

Sikkerhed: Eleverne skal bibringes holdninger, der er i overensstemmelse med ønsket om mindst mulig risiko for sig selv og andre (defensiv færdselstaktik og risikolære).

Hensyntagen: Eleverne skal bibringes holdninger, der er i overensstemmelse med ønsket om størst mulig hensyntagen til andre trafikanter, specielt de svage (menneskelighed, forståelse, hensyntagen, lovlighed).

Miljø: Eleverne skal bibringes holdninger, der viser forståelse for omverdenens problemer i forbindelse med motorkørsel (tryghed, bomiljøkvalitet, luftforurening, støj). Motorkørsel griber afgørende ind i hverdagen og det fysiske miljø, og eleverne bør bibringes forståelse for dette med henblik på udvikling af deres evne til at regulere deres kørsel i positiv miljømæssig retning.

Køreuddannelsen kan opdeles i følgende 4 hovedområder:

- 1) Teoretisk undervisning i lovkundskab og risikolære,
- 2) Praktisk undervisning i grundlæggende beherskelse af køretøjet på lukket øvelsesplads,
- 3) Praktisk undervisning i sikker og hensynsfuld kørsel på almindelig vej under overholdelse af færdselsreglerne, suppleret med
- 4) Øvelser på køretekniske anlæg, jfr. afsnit 4.4.

Ved undervisningens tilrettelæggelse bør det teoretiske stof i størst mulig udstrækning kædes sammen med de praktiske øvelser, således at eleverne nogenlunde samtidigt bliver præsenteret for de samme færdselsproblemer set fra den teoretiske og fra den praktiske side.

Køreuddannelsen har i sagens natur traditionelt haft sit tyngdepunkt i opøvelsen af praktiske færdigheder. Det må derfor anses for mest hensigtsmæssigt at lade den praktiske undervisnings forløb være bestemmende for, hvordan den teoretiske undervisning tilrettelægges. Dette medfører en ændret disponering af teoristoffet i forhold til tidligere.

Den praktiske undervisning bør begynde på en lukket øvelsesplads, hvor eleven uden at skulle beskæftige sig med færdselsregler eller andre trafikanters tilstedeværelse kan indøve en grundlæggende beherskelse af køretøjet. Den tilsvarende teoriundervisning bør derfor omfatte lovstof vedrørende køretøjets indretning og udstyr og vedrørende føreren samt dertil knyttede emner i risikolære.

Omkring dette tidspunkt, hvor eleven skal fortsætte den praktiske undervisning i kørsel på almindelig vej suppleret af

øvelserne på køretekniske anlæg, bør der gives teoriundervisning i færdselsregler og risikolære svarende til den rækkefølge, hvori manøvrerne indøves.

4.1.2. Den teoretiske uddannelse.

Den teoretiske undervisning bør endvidere omfatte følgende emner:

4.1.2.1. Alment om køretøjet.

Nødvendigheden af at have et vist kendskab til køretøjets tekniske indretning for at kunne behandle det rigtigt og skånsomt og derved opnå større køreglæde og bedre økonomi.

Færdselslovens bestemmelser om førerens og ejerens ansvar for, at køretøjet er i lovlig stand.

De hyppigst forekommende mangler ved køretøjernes vedligeholdelse og disses sammenhæng med færdselsulykkerne.

4.1.2.2. Kendskab til det førte køretøj.

Kortfattet, populær fremstilling af, hvorledes motoren startes, og køretøjet sættes i gang og bremses. Især fremhæves samspillet i funktionerne ved speeder, kobling, gear og bremses, og grunden til, at køretøjet er udstyret med flere gear, forklares.

Gennemgang af det lovpligtige udstyr og kravene til dettes tilstand og vedligeholdelse, især styretøj (herunder hjulindstilling, hjullejer, fjedre og støddæmpere), dæk, bremses, lygter og refleks, signal- og tegngivningsapparater, udstyr til sikring af udsynet, udstødningsanlæg og sikkerhedsseler. Under gennemgangen forklares de almindeligste, umiddelbare tegn på fejl eller mangler ved udstyret og disses indvirkning på køre-

sikkerheden, så vidt muligt i forbindelse med demonstrationer på et køretøj.

Bestemmelserne om køretøjets betjening for at undgå unødigt støj eller røgudvikling, om belæsning, om brug af sikkerheds-seler og i den forbindelse vejledning om børns sikre anbringelse i køretøjet.

4.1.2.3. Kendskab til forhold vedrørende føreren.

Kortfattet, populær fremstilling af begrebet reaktions-tid og af de psykologiske funktioner, der udfoldes i reaktions-tiden: opmærksomheds-indstilling, opfattelse, bedømmelse, beslutning og iværksættelse af handling.

Især fremhæves opfattelsens og adfærdens afhængighed af førerens personlige holdning til færdslen (interesser, ønsker, behov), førerens viden om færdsel (kendskab til færdselsregler, risikomomenter, ulykkesårsager) og førerens færdigheder (erfaring og kørselsrutine). Den særlige indflydelse, som spiritus, medicin og lign. samt sygdom, overanstrengelse og mangel på søvn har på opfattelsen og adfærden med samtidig gennemgang af færdselslovens bestemmelser herom.

Færdselslovens bestemmelser om køreprøve og kørekort, om forsikringspligt og om straf og freikendelse af førerretten.

h.1.2.h. Omverdenskundskab.

Omverdenskundskab vedrører de forhold i den trafikale omverden, som udgør en skjult, mulig eller åbenbar fare, og som føreren må vide noget om og have færdighed i at opfatte og bedømme korrekt for at kunne reagere hensigtsmæssigt.

Der undervises i følgende delemner:

Trafikantkundskab (bedømmelse af andre trafikanter).

Nødvendigheden af at tage hensyn til medtrafikanternes forudsætninger for at færdes sikkert i trafikken og til den almindelige menneskelige tilbøjelighed til at misforstå og fejle trods bedre viden og ærlig vilje.

Færdselslovens grundregel om at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed.

De særlige risikomomenter, der er knyttet til trafikanternes alder, opmærksomhedsgrad og hensigt og muligheden for at forudse andre trafikanters adfærd ved at hæfte sig ved de nævnte 3 kendetegn. Der bør i denne forbindelse undervises i de særlige farer, der gør sig gældende for børns og andre svage trafikanters færden i trafikken, og de muligheder motorførerne har for at undgå eller begrænse disse farer.

Køretøjskundskab (bedømmelse af andre køretøjer).

Forståelse for køretøjernes forskellige manøvreedygtighed og førerens begrænsede orienteringsvilkår (f.eks. blinde vinkler eller nedsat hørelse).

De særlige risikomomenter, som under forskellige forhold er knyttet til køretøjernes fartegenskaber, bremseegenskaber, styreegenskaber, alder og vedligeholdelsesgrad samt orienteringsvilkårene.

Muligheden for at forudse andre køretøjers bevægelse eller manøvrering ved at hæfte sig ved de nævnte kendetegn og derpå bringe sig selv i en hensigtsmæssig position.

Særligt må undervisningen indgive de vordende bilister kendskab til og forståelse for de farer, der består for de to-hjulede trafikantgrupper.

Vejkundskab (bedømmelse af vejforholdene).

Kort fremhævelse af de teknisk og økonomisk betingede grænser for, hvor sikker en vej kan bygges, eller hvor sikkert et vejsystem kan planlægges. Iøvrigt vil måden, hvorpå trafikanterne benytter vejen, være afgørende for færdselssikkerheden. Vejens udformning tilskynder ofte til en bestemt adfærd, der indebærer en risiko for en selv eller andre.

De særlige risikomomenter, der er knyttet til vejens klasse (motorvej, legegade), vejens omgivelser (by, land), vejens udstyr (fortov, midterrabat, belysning), vejens forløb (bakker, sving) og vejens brug (særlige trafikarter).

Muligheden for at planlægge en hensigtsmæssig rute og for at forudse andre trafikanters adfærd eller egne og andres manøvre vanskeligheder bestemte steder ved at hæfte sig ved de nævnte kendetegn.

Tidkundskab (bedømmelse af tidspunkt).

Påpegnning af de regelmæssige årlige sæsonsvingninger i ulykkestallene og fordelingen af ulykker efter dagslys og mørke, arbejdstid og fritid mv.

De særlige risikomomenter, der er knyttet til de forskellige årstider, ugedage og klokkeslet, ofte tillige betinget af lokale forhold eller begrænset til bestemte lokale områder.

Muligheden for at træffe særlige sikkerhedsforanstaltninger (f.eks. under hensyn til vejr og føre), vælge hensigtsmæssig rute eller køretidspunkt samt iøvrigt at forudse andre trafikanters vanskeligheder og adfærd ved at overveje de nævnte 3 forhold i tidkundskab.

4.1.2.5. Kendskab til færdselsdynamik.

Færdselsdynamik vedrører de forhold, der direkte

har at gøre med bevægelse, - trafikken mest fremherskende kendetegn. For at kunne beherske køretøjet under bevægelse må føreren have kendskab til og færdighed i at respektere de fysiske og psykologiske betingede naturlove, der gælder for kørehastighed og styring.

Endvidere må føreren have kendskab til og færdighed i at bedømme de risikomomenter, der opstår, når flere køretøjer eller trafikanter bevæger sig mellem hinanden, og i den forbindelse være fortrolig med færdselslovens bestemmelser om de forskellige manøvrer.

Der undervises i følgende delemner:

Bevægelseskundskab.

Populær fremstilling af begrebet friktion og de fysiske forhold, der betinger køretøjets fremdrift, opbremsning og retningsstabilitet. Begrænsningen i udnyttelsen af friktionskræfterne og sammenhængen mellem vejbanens beskaffenhed (føret og friktionskraftens størrelse.

De nævnte fysiske forholds betydning for sikker afpasning af hastigheden og udførelse af afværgemanøvrer.

Kortfattet, populær fremstilling af de psykologiske forhold (synsindtryk, hørelse, ligevægtsfornemmelse), der spiller en rolle for opfattelsen af egen hastighed og bevægelsesretning.

Forhold, der bevirker fejlbedømmelse af hastigheden (de ydre omgivers karakter, tilvænning eller fartblindhed) samt forhold, der bevirker uhensigtsmæssig styring (samspillet mellem synsretning og bevægelsesretning).

Trafikeringskundskab.

Ved behandlingen af hver enkelt manøvre i undervisningen skal tilstræbes en samlet fremstilling af:

- a) uheldshyppighed (f.eks. efter Danmarks Statistik),
- b) gældende færdselsregler (efter færdselsloven) samt vej-afmærkning (tavler, signaler, striber), der har forbindelse hermed, og
- c) mulige risikomomenter (bl.a. under henvisning til tidligere gennemgået stof).

Af hensyn til de samtidige praktiske øvelser i kørsel på almindelig vej vil det være mest hensigtsmæssigt at følge nedenstående disposition:

1) Generelle lovbestemmelser.

Færdselslovens regler om: Anvisninger for færdslen, signaler og tegn, lygteføring, udrykningskørsel, forpligtelser ved færdselsuheld og beskadigelse af færdselstavler.

2) Eneulykker.

Eneulykkernes høje andel af samtlige ulykker, navnlig blandt unge motorførere.

Sammenhæng med mangelfuldt kendskab til bevægelseslovene og til forhold vedrørende føreren (især spiritus).

Færdselslovens bestemmelser om anvendelse af vejens forskellige baner, placering på vejen og hastighed.

3) Forbikørsel (af holdende eile:r stående).

Forbikørsels-ulykkerne er forholdsvis få, men ofte med

alvorlige konsekvenser. Til denne gruppe medregnes påkørsel af fodgængere, trådt ud bag holdende køretøj.

Særlig risiko for børn og ældre.

Færdselslovens regler om kørsel ved busstoppested (skolebus) mv., forbikørsel ved fodgængerfelt og om vognbaneskift (i forbindelse med forbikørsel).

4) Møde.

Mødeulykkernes andel af samtlige ulykker og de nærmere kendte omstændigheder.

De særlige risikomomenter knyttet til mørke og til kørsel i vejsving og over bakketoppe på smalle veje.

Færdselslovens regler om møde, herunder forpligtelser over for møde med gående.

5) Overhaling.

Selv om overhalingsulykkerne udgør en meget beskeden del af samtlige ulykker, bør deres ofte voldsomme omfang på grund af hastigheden fremhæves og genhængs grundigt. Sammenhæng med fejlagtigt fart- og afstandsbedømmelse, mangelfuldt kendskab til den nødvendige overhalingslængde samt manglende opmærksomhed mod vejens forløb, nedsat oversigt mv. samt særlig hensynsfuldhed overfor svage trafikanter.

Færdselslovens regler om overhaling.

t

6) Højresving.

Højresvingsulykkerne er forholdsvis få, men går hårdt ud over fodgængere på vej over den kørebane, der svinges ind på, samt de ligeudkørende cyklister og især knallertkørere, der kommer bagfra.

Risikomomenterne knyttet til førerens dårlige orienteringsforhold skråt bagud (spejlenes blinde vinkler), mangel-

fuld bedømmelse af medtrafikanter og af 2-hjulede køretøjers hastighed.

Færdselslovens regler om højresving.

7) Krydsning (ligeudkørsel i vejkryds).

Krydsningsulykkerne er en klart dominerende ulykkestype. Ligeudkørsel i kryds synes desuden at volde stigende vanskelighed med motorførerens stigende alder.

Risikomomenterne er knyttet til fejlagtig bedømmelse af vejkrydsenes forskellige farlighed, for høj hastighed under fremkørslen, således at standselængden er for lang, mangelfuld orientering og bedømmelse af medtrafikanter, køretøjer og disses fart.

Færdselslovens regler om vigepligt og om forpligtelser over for gående i vejkryds.

8) Venstresving.

Venstresvingsulykkernes høje andel af samtlige ulykker og desuden stigende andel med motorførerens stigende alder.

Risikomomenterne er nært beslægtet med de under krydsning nævnte. Desuden kan fremhæves fejlagtig bedømmelse af modkørendes fart og afstand. Vanskelighed med at opfatte mindre iøjnefaldende trafikanter i vejbilledet (fodgængere og 2-hjulede), manglende opmærksomhed mod blinde vinkler skråt bagud til venstre samt manglende kritisk holdning til eventuel lysregulering.

Færdselslovens regler om svingning, vigepligt ved venstre sving samt forpligtelser over for gående ved svingning.

9) Fletning.

Ulykker ved flettemanøvrer på almindelig vej og ved ind-

og udkørsel på motorvej, så snart statistiske opgørelser foreligger, med samtidig opregning af aktuelle risikomomenter.

Færdselslovens regler om vognbaneskift og fletning samt de særlige regler om kørsel på motorvej og motortrafikvej.

lo) Følge-med manøvrer (kørsel foran eller efter hinanden eller ved siden af hinanden).

Følge-med ulykker omfatter ulykker dels under kørsel foran eller efter andre og dels under kørsel ved siden af andre, der pludselig foretager uforsigtige manøvrer, f.eks. svingning. Selv om der her ganske overvejende er tale om sagesløst implicerede motorførere, så er det samlede antal af disse ulykker forholdsvis højt og kan derfor alene af denne grund ikke lades ude af betragtning.

Risikomomenterne er temmelig varierede, alt efter modpartens adfærd. Imidlertid kan fremhæves fejlagtig bedømmelse af nødvendig sikkerhedsafstand fremefter og til siden og mangelfuld orientering i spejlene.

Mere generelt drejer det sig om manglende forståelse for andre trafikanters vanskeligheder med at tage hensyn til alle de ovenfor opregnede forhold under emnet trafikeringskundeskab.

Færdselsregler om særlig hensyn ved kørsel med lav hastighed eller pladskrævende køretøj og om forbikørsel og vognbaneskift i tæt færdsel.

11) Kørsel i særlige områder.

Færdselslovens regler om kørsel på gågader og i trafiksanerede områder, (§ 40-områder).

12) Parkering.

De særlige risikomomenter og vanskeligheder for trafikafviklingen ved ulovlig parkering.

Færdselslovens regler om standsning og parkering i og uden for lygtetændingstiden samt om brugen af parkerings-skiver .

4.1.2.6. Kendskab til, defensiv færdselstaktik .

Ved defensiv færdselstaktik forstås en kørestil, der under udnyttelse af det hidtil gennemgåede undervisningsstof kan bringe motorføreren så smidigt og så farefrit som muligt gennem trafikken.

Undervisningen i de færdselstaktiske regler giver således god anledning til repetition og sammenfatning foruden at udvikle og befæste en hensigtsmæssig holdning til trafikken, der i lige grad imødekommer motorførens egne berettigede interesser og hensynet til andres sikkerhed.

Den defensive færdselstaktik omfatter følgende retningslinier:

1) Holde afstand.

Trafikanter er mennesker, og det er menneskeligt at fejle. Følgerne af ens egne eller andres fejl bliver mindre alvorlige, jo længere væk man holder sig fra hinanden. Man bør derfor holde en passende afstand til de andre i trafikken - ikke for lille, men heller ikke så stor, at andre tager den.

2) Fjerne sig.

Ved mange manøvrer og i mange situationer kan man ikke undgå at komme tæt på andre, og man kan heller ikke altid

undgå, at andre kommer tæt på en selv. Sådanne møders varighed bør afkortes, enten ved at man fjerner sig hurtigst muligt f.eks. fra et lysreguleret kryds, eller ved at man placerer sig, så andre kan komme væk, f.eks. når man bliver overhalet.

3) Manøvrere alene.

Skal man udføre en manøvre, hvor ens egen bane kommer tæt på en andens, kan man ikke bare stole på sig selv, men er afhængig af den andens dygtighed og opmærksomhed. Derfor bør man tilstræbe at udføre manøvren alene, enten ved at skynde sig med manøvren eller ved at vente lidt og lade den anden manøvrere først.

k) Vise sin hensigt.

Man bør ikke alene holde sig på afstand af andre, men også sørge for, at andre holder sig på afstand af en selv. Det kan bl.a. gøres ved så tydeligt som muligt og så tidligt som muligt at demonstrere sin hensigt ved at bruge tegn, horn eller lygter eller ved at udforme sin bevægelsesretning og sin hastighed således, at andre kan forudse det videre forløb.

5) Være tolerant.

Hvis en anden trafikant opfører sig på en tilsyneladende farlig eller hensynsløs måde, har man ofte trang til at ville belære eller ligefrem straffe den anden. I sådanne situationer bør man imidlertid tænke mere på sin egen aktuelle sikkerhed end på den andens trafikale fremtid. Man bør iøvrigt slet ikke knytte sig længere end højst nødvendigt til medtrafikanterne, og det gælder ikke mindst de problematiske. Ved at vise tolerance beskytter man samtidig sig selv bedst.

6) Beredede vejen for andre.

Når man er i vejen for andre, øges ens egen ulykkesrisiko. Man kan ganske vist ikke helt undgå nu og da at være i vejen for andre, men tilfældene bør nedskæres til et minimum. Ved at lade andre vejen har man samtidig holdt dem mest muligt på afstand.

7) Gøre sig synlig.

Jo bedre kontrast man danner mod omgivelserne, desto bedre bliver man set, og desto mindre er risikoen for, at andre uden at ville det kommer for tæt på. Derfor bør man lægge vægt på sådan noget som bilens farver, ekstra refleksudstyr og på at være blandt de første og ikke de sidste, der tænder lyset ved lygtetændingstidens begyndelse.

8) Forudse faren.

Det er ofte på ganske bestemte steder, at færdselsreglerne overtrædes, f.eks. hvor trafikken er vanskelig at overskue, hvor vejens forløb kan virke vildledende på ikke-stedkendte, eller hvor bestemte trafikanter færdes i større tal (skolebørn, ældre, biografpublikum). Når man nærmer sig sådanne steder, må man regne med, at det ellers uventede pludselig indtræffer og indrette sin kørsel derefter.

9) Vælge rute med omtanke.

Jo flere man har om sig i trafikken, desto større er risikoen for, at en eller anden begår en fejl. Derfor skal man ikke lade tilfældigheder eller faste vaner bestemme sin rute, men lægge en fornuftig køreplan.

lo) Skåne reserverne.

Man kan ikke forudse alting og helt undgå overraskelser. Derfor skal man være indstillet og forberedt på, at der kan ske noget andet, end det man venter. En sådan indstilling medfører ikke, at man bestandig svæver i angst og uro, man skal blot have en kraftreserve at falde tilbage på ved ikke at presse hverken sig selv eller køretøjet til det yderste.

4.1.2.7. Undervisningens tilrettelæggelse og brug af hjælpemidler.

Den teoretiske undervisning i lovkundskab og risiko-lære bør normalt kunne gennemføres i kursusform inden for ca. 20 lektioner (å 45 minutter). Dette forudsætter, at både lærer og elev har rådighed over de fornødne hjælpemidler.

Til eleven bør foreligge fyldestgørende trykt materiale i form af teoribog, arbejdshæfter eller lignende udarbejdet efter anerkendte pædagogiske principper (overskuelighed, klar og letfattelig udtryksform, udstrakt brug af illustrationer og mulighed for selvkontrol af det indlærte). Det må af elev-materialet klart og i enkeltheder fremgå, hvilke kundskabskrav der stilles ved den teoretiske køreprøve.

Læreren må ligeledes kunne disponere over de fornødne hjælpemidler, dels en fyldestgørende lærervejledning med metodiske anvisninger, og dels modeller, plancher, film og dias-serier til anskueliggørelse af de forskellige emner. Især må fremhæves betydningen af dias-serier, som gør det muligt at påpege færdselsproblemer og risikomomenter, der under normal kørsel optræder mere tilfældigt og uden for lærerens kontrol.

Det anbefales et par gange undervejs i undervisningsforløbet at afholde frivillige prøver (enten mundtlige eller

skriftlige i lighed med fremgangsmaden ved den teoretiske køreprøve) dels for at vænne eleverne til prøvesituationen og dels til lærerens orientering om undervisningens effekt.

Der bør tilstræbes en eller anden form for standardisering af hjælpemidlerne til såvel elever som lærere for at sikre den størst mulige ensartethed i undervisningen overalt i landet.

4.1.3. Den praktiske uddannelse.

Det er hensigten med den praktiske uddannelse gradvist at tilvænne aspiranten til trafikken.

Et flertal i kommissionen har den opfattelse, at den praktiske uddannelse skal indledes med øvelser i grundlæggende beherskelse af køretøjet på lukket øvelsesplads. Derefter fortsættes med kørsel på øvelsesstrækninger i almindelig trafik.

I tilslutning til oplæringen bør der efter flertallets opfattelse afholdes øvelser i simple afværgemanøvrer på et køreteknisk anlæg, f.eks. opbremsning under høj hastighed, opretning af køretøjet efter udskridning i glat føre og kombineret bremse- og undvigemanøvre, jfr. afsnit 4.4.

4.1.3.1. Undervisning på lukket øvelsesplads.

Formålet med den indledende undervisning er at give eleven fornøden færdighed i beherskelse af køretøjet under moderat hastighed. Denne færdighed opnås hurtigst og bedst på en øvelsesplads, afspærret af almindelig færdsel og udstyret med mindst mulig markeringsmateriel, således at eleven helt kan koncentrere sig om køretøjets betjening uden hensyn til andre trafikanter, færdselsregler, tavler, signaler og køre-Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

banekanter. Et ca. 100 x 50 m tomt areal med kørefast overflade er velegnet.

Antallet af enkelte øvelser og fastlæggelsen af deres nærmere indhold overlades til lærerens skøn, bl.a. under hensyn til elevernes forskellige behov og til de pædagogiske erfaringer, der stadig indhøstes på dette forholdsvis nye område af uddannelsen.

De enkelte øvelser og deres rækkefølge skal dog være således fastlagt, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse og således, at forudsætningerne for at mestre en given øvelse ligger i beherskelsen af den foregående. Dette pædagogiske princip indebærer bl.a. den fordel, at læreren hurtigt kan afgøre, på hvilket færdighedsniveau en ny elev med nogen uddannelse befinder sig, hvorved unødvendig undervisningstid kan spares. Det samme princip bør tilgodeses ved fastlæggelsen af øvelserne i kørsel på almindelig vej. Desuden bør tilstræbes størst mulig korrespondance mellem de 2 sæt øvelser, således at eventuelle vanskeligheder med køretøjsbetjeningen under en bestemt manøvre i trafikken kan overvindes ved at gå tilbage til den tilsvarende øvelse på øvelsespladsen.

Eleven skal så hurtigt som muligt udføre øvelserne helt på egen hånd og uden lærerens indgriben eller tilstedeværelse i køretøjet. Dette vil normalt være muligt allerede efter få minutters indledende demonstration af øvelsen og instruktion af eleven. Lærerens mundtlige instruktion skal iøvrigt indskrænkes til et absolut minimum, og den afgørende vægt lægges på elevens egne umiddelbare erfaringer med køretøjet.

4.1.3.2. De enkelte øvelser.

Den følgende oversigt tjener som retningslinier for

undervisningen på lukket øvelsesplads:

1) Forberedelse til kørsel.

Eleven skal lære, hvordan døre' og vinduer åbnes og lukkes, hvordan førersædet indstilles og den korrekte håndstilling på rattet, så man opnår en bekvem kørestilling. Desuden øves korrekt indstilling af indvendige og udvendige spejle med påvisning af uundgåelige blinde vinkler samt korrekt betjening af håndbremsen. Selv om det ikke ved kørsel på lukket øvelsesplads er påkrævet at anvende sikkerhedssele, bør eleven dog lære at spænde selen korrekt.

2) Forlænskørsel.

For at forenkle den første kørselsopgave mest muligt kan lektionen opdeles efter bilkørslens 2 grundelementer: hastigheden og bevægelsesretningen. Der indledes med hastighedsøvelser, start og stop af motoren og betjening af gaspedalen med startet motor, for at eleven kan fornemme, hvor meget eller hvor lidt der skal til for at speede motoren op. Herefter følger gearskiftning (1. og 2. gear), igangsætning og langsom fremkørsel med efterfølgende udkobling og bremsning. Også fremkørsel uden brug af gaspedal øves. Under hastighedsøvelserne lægges ingen særlig vægt på styringens nøjagtighed.

Allerede i denne øvelse skal eleven have lejlighed til at køre bilen helt alene med kørelæreren udenfor. Under de efterfølgende styreøvelser skal eleven lære at holde kursen nogenlunde ligeud. Dernæst følger venstresving i stor bue og så højresving. Endvidere opfordres eleven til at eksperimentere lidt med rattet for at fornemme sammenhængen mellem rattedrejningens og kursændringens størrelse.

Lektionen afsluttes med kombinerede hastigheds- og styreøvelser, med gearskift mellem 1. og 2. gear og med blød og hård opbremsning foran markeringstoppe. Ved denne lektions afslutning og i de følgende lektioner vil kørelæreren helt kunne overlade bilen til eleven selv.

3) Forlæns- og baglænskørsel.

Det nye, der kommer til i denne lektion, er øvelse i at finde bakgearet, baglænskørsel på korte strækninger med rigtigt greb i rattet og samtidig orientering gennem bagruden. Behandling af kobling og gaspedal forbedres, og eleven skal desuden lære at bedømme bilens længde. Det indøves med krav om stigende præcision ved kørsel på en ganske kort strækning, først forlæns mod en markering, derefter baglæns og endelig frem og tilbage mellem markeringerne.

4) Baglænskørsel.

Denne lektion svarer fuldstændig til lektion 2, blot med den forskel, at eleven nu skal indøve baglænskørsel og blive fortrolig med de derved ændrede fart- og styrefornemmelser. Der indledes med igangsætning og bremsning. Så længe langsom baglænskørsel 20 - 30 m ad gangen med henblik på at holde kursen ligeud. Dernæst indøves højresving og venstresving i store buer og endelig fri baglænskørsel med svingninger over en længere strækning.

5) Slalomkørsel.

Fra og med denne lektion skærpes kravene til såvel vognbetjening som manøvrens udførelse. Slalomkørslen bør foregå både forlæns og baglæns. Eleven begynder forlæns gennem brede

porte (ca. 20 m mellem markeringstoppene) og slutter med smalle porte (ca. 10 m). Øvelsen ændres derefter til baglæns slalom.

6) Indkørsel til kantsten.

Eleven starter med forlæns indkørsel til markeret kantsten i venstre side, først i blød bue, der giver rigelig tid til styrekorrektion, og derefter i skarpere kurve, der kræver større præcision. Øvelsen gentages med indkørsel til kantsten i højre side, hvilket på grund af førerens plads i bilen er noget vanskeligere.

7) Gadehjørne.

Denne og den følgende lektion giver på en måde overgangen til manøvrerne i den almindelige trafik, hvor f.eks. højresving om hjørner erfaringsmæssigt volder eleverne ret store vanskeligheder. På øvelsespladsen markeres en højresvingsbane, der i øvelsens første del er tilstrækkelig bred fil, at eleven kan nå at korrigere styringen, medens den i anden del er netop så smal, at kursen skal lægges rigtig an fra starten, for at bilen kan komme helt igennem. Også denne øvelse gennemføres som forlæns- og baglænsindkørsel.

8) Vending og parkering.

Den sidste øvelse opdeles i vending på bred og på smal kørebane, den smalle bane er 7 m. Herefter kommer forlæns og baglæns indkørsel i markeret garage, der måler 7 x 2,5 m, samt rangering fra en garage til en anden ved siden af. Endelig afsluttes med forlæns og baglæns kantstensparkering i et "parkeringshul" på 8 x 2 m. Også disse mål må tilpasses størrelsen af det benyttede køretøj.

Disse ti lektioner kan erfaringsmæssigt gennemføres på 3 - 6 timer. Det er således langt fra nødvendigt at ofre en normal køretime på hver eneste lektion, i mange tilfælde er ca. 10 minutter tilstrækkeligt, fordi sværheden kun øges minimalt fra øvelse til øvelse. Det kan iøvrigt understreges, at øvelserne ikke nødvendigvis skal udføres i alle detaljer for alle elever. Her må der tages individuelle hensyn, og ingen må trættes med åbenbart overflødige øvelser.

Det er ønskeligt, at eleven får lejlighed til kørsel med forskellige biltyper.

4.1.3.3. Undervisning på almindelig vej.

Formålet med undervisningen på almindelig vej er at give eleven fornøden færdighed i at tilpasse kørslen til de aktuelle færdselsforhold, vejens forløb, andre trafikanter, gældende færdselsregler m.v. Denne færdighed vil kunne opøves hurtigere og bedre, for så vidt som eleven forinden har tilegnet sig den grundlæggende beherskelse af køretøjet på lukket øvelsesplads. En anden betingelse er, at de enkelte øvelser og deres rækkefølge ligesom på øvelsespladsen fastlægges således, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse, og således at eleven får lejlighed til at øve hver ny manøvre, så længe det er nødvendigt for at beherske den fuldt ud. Herved stilles særlige krav til udvælgelse og afgrænsning af de vejstrækninger, hvor de enkelte øvelser skal foregå. Problemet er størst og måske uløseligt i landdistrikter, men vil som regel kunne løses i byer og bymæssig bebyggelse.

Eleven må begynde og slutte kørslen netop på de udvalgte øvelsesstrækningers startpunkt og slutpunkt. Hvis

det er nødvendigt at køre ud over disse grænser, må kørelæreren principielt overtage rattet. Endvidere må eleven tage krav om, at kørslen i nogle tilfælde skal ske på bestemte tidspunkter af døgnet, hvor trafiktæthed eller lysforhold svarer til øvelsens indhold. Det for eleven ubekvemme herved skulle kunne opvejes af, at tomgang i indlæringen undgås.

k . 1 . 3 . 4 . De enkelte øvelser.

Den følgende oversigt tjener som retningslinier for undervisningen og for de krav, der må stilles til øvelsesstrækningernes karakter.

1) Ligeud-kørsel på bred vej.

Overgangen fra den lukkede øvelsesplads til den almindelige vej må ikke være for brat. Derfor bør den første øvelseskørsel i trafikken foregå på en rigelig bred vej, gerne 4-sporet med afmærkede vognbaner (der letter styringen), og på et tidspunkt, hvor der kun er ringe trafik. En lige strækning på et par kilometers længde med mulighed for lette U-vendinger i begge ender er mest hensigtsmæssig.

Formålet med øvelsen er at lære eleven at holde kørselsretningen med 50 - 60 km's fart, skifte bane før vendinger og herunder bruge spejlene korrekt. Øvelsestiden bør begrænses til 15 - 20 minutter.

2) Ligeud-kørsel på landevej.

I denne lektion fortsættes styreøvelserne, men med skærpede krav til eleven. Der bør derfor vælges en smallere vej med både skarpe og mindre skarpe sving og gerne en stræk-

ning med og uden længdeafmærkning på kørebanen. Trafiktætheden må fortsat være ringe for ikke at overbelaste eleven.

Formålet er som nævnt at forbedre elevens styrefærdighed også ved noget højere hastigheder og i forbindelse med gearskift før og efter skarpe vejsving. Øvelsestid ca. 30 minutter, hvorefter eleven kan foretage et par vanskelige vendinger med bakninger. Endelig kan afsluttes med en hurtig gentagelse af lektion 1.

3) Højresving.

Strækningen til lektion 3 bør lægges således, at eleven udelukkende skal svinge til højre omkring husblokke eller villagrunde. Venstresving og kørsel tværs over kryds må undgås på grund af de særlige vanskeligheder, der er forbundet hermed. Endvidere bør højresvingene så vidt muligt lægges i kryds med højrevigepligt, hvilket i realiteten vil sige, at eleven ingen vigepligt har. Er dette helt umuligt, må kørelæreren i nogen grad hjælpe eleven med at være opmærksom på vigepligtsproblemet. Det vigtigste er, at eleven kan koncentrere sig om højresvingningen. Ruten må derfor gerne lægges omkring hjørner med forskellig skarphed. Formålet er at indøve korrekt placering før og under højresving, valg af rette gear og hastighed samt orientering navnlig bagud mod cyklister og knallertkørere. For at lette det sidstnævnte bør strækningen kun være tyndt trafikeret med 2-hjulede køretøjer. Øvelsestiden kan ansættes ret kort, ca. 15 minutter, da de mange højresving ellers kan opleves noget kedsommeligt eller trættende. Lektionen kan suppleres med nogle lette og vanskeligere vendinger samt en hurtig gentagelse af lektion 1 og 2.

4) Højresving med vigepligt.

Her er tale om en lignende øvelsesstrækning som i lektion 3, dog med den forskel, at højresvingene nu skal foretages med samtidig hensyn til forskellig vigepligt i krydsene. Kryds med signalregulering kan også indgå. Tidspunkter eller steder med ringe trafik må stadig foretrækkes, da eleven endnu må betragtes som begynder.

Formålet er som i den foregående lektion at indøve korrekt højresving i alle variationer. Øvelsestiden bør næppe overstige 30 minutter. Resten af køretimen kan så bruges til et par vendinger og en gentagelse af lektion 2 ved forholdsvis høj hastighed.

5) Kørsel over vejkryds.

Strækningen bør føre eleven over så mange vejkryds som muligt. Ruten kan også indeholde højresving, som eleven nu skulle beherske, men venstresving bør ikke forekomme endnu. Vejkrydsene bør være med forskellige former for vigepligt og også gerne med lysregulering. Formålet er at indøve korrekt placering i god afstand før vejkryds, bremsereaktion, valg af rette gear samt især fart- og afstandsbedømmelse med hensyn til at udnytte "huller" i den tværgående trafikstrøm. Endelig skal eleven tilskyndes til kvik fremkørsel efter nødvendig standsning ved krydset. Øvelsestiden kan sættes til 30 minutter, hvorefter eleven kan foretage en hurtig gennemkørsel af de 4 foregående øvelsesstrækninger om muligt under mere vanskelige forhold, d.v.s. i tættere trafik.

6) Venstresving.

Med lektion 6 er eleven kommet ud over den første be-

gyndertid og skulle derfor være moden til at tage fat på en af de vanskeligste manøvrer, nemlig venstresvinget. Den første venstresvings-rute bør lægges omkring husblokke eller lignende i et forholdsvis roligt og tyndt trafikeret område, hvor modgående færdsel ikke spiller alt for forstyrrende ind. Til gengæld kan der vælges kryds med alle former for vigepligt, lysregulering o.s.v. løvrigt skulle kørelæreren nu ikke længere være så bundet af kravene til ruten, som derfor godt kan indeholde højresving og kørsel tværs over kryds. Det er imidlertid vigtigt, at venstresvingene dominerer på ruten.

Formålet er at lære eleven korrekt placering, orientering, tegngivning og fartbeherskelse før og under venstresving . Øvelsestiden på en rute med mange venstresving bør være ca. 15 minutter, gentages 2 - 3 gange. Mellem hver gentagelse kan indskydes lidt afslappende kørsel på nogle af de foregående strækninger.

7) Venstresving i tæt trafik.

Denne lektion svarer stort set til lektion 6 med den ene undtagelse, at venstresvingene nu bør foretages under rimeligt vanskelige forhold i tættere trafikerede bydele.

Formål og øvelsestid svarende til lektion 6.

8) Mødesituationer.

Kørslen bør her foregå på smalle 2-sporede veje med spredt kantstensparkering eller andet, som med mellemrum indsnævrer kørebanen. Ruten skal byde på vanskeligheder ved passage af modgående køretøjer. Øvelsen bør desuden udføres både i dagslys og i mørke, for at eleven kan lære nøjagtig fart- og afstandsbedømmelse under begge forhold.

Formålet er at indøve hensigtsmæssig fart og styring på grundlag af det umiddelbare indtryk af kørebaneindsnævninger forude. Eleven skal også lære at vælge den mest fornuftige venteposition over for modgående færdsel, så der ikke opstår blokering, og således at eleven ikke lukker sig selv inde ved at køre for tæt på f.eks. en parkeret bil. Øvelsestid ca. 30 minutter i dagslys og ca. 30 minutter i mørke. I forbindelse med mørkekørslen afsluttes med en tur på øvelsesstrækningen til lektion 2 ligeledes i mørke og gerne under vilkår, der kræver kørsel med kort og langt lys.

9) Udnyttelse af "huller" i trafikstrøm.

Der er her tale om en slags kombination af øvelserne i lektion 4, 5 og 6, men under så vanskelige forhold som muligt. Strækningen bør være præget af kryds i forskellige udformninger (også T-kryds) og med tæt tværgående trafik. Der bør fortrinsvis vælges kryds uden lysregulering. I krydsene skiftes mellem ligeudkørsel, højresving og venstresving.

Formålet er forfinelse af elevens færdigheder i at forudberegne og udnytte "huller" i trafikstrømmene, dels fra standset position og dels under langsom, fortsat bevægelse. Øvelsestid ca. 20 minutter, som kan gentages efter en repetition af lektion 8.

10) Kolonnekørsel.

Ruten lægges ad en flersporet hovedfærdselsåre, hovedvej eller motorvej med tæt trafik og med mulighed for at vælge høj og særlig høj hastighed.

Formålet er at lære eleven at afpasse hastigheden efter den øvrige færdsel, holde afstand til forankørende, vænne sig til omhyggelig orientering i spejle og ind- og udfletning

samt overhale under høj hastighed. Øvelsestiden må sættes efter omstændighederne, men bør næppe være under 30 minutter. Herefter kan lektion 7, 8 og 9 gentages.

11) Målkørsel.

Eleven skal her selv vælge ruten til et af læreren opgivet mål, og den nødvendige strækning bør være nogle kilometer lang. Formålet er at indøve fornuftig planlægning af en rute, således at eleven undgår de største vanskeligheder, f.eks. krævende manøvrer på tæt trafikerede steder. Eleven skal altså ikke her demonstrere sine færdigheder i manøvrering, men vænnes til kørselstaktisk selvstændig tænkning. Før starten bør eleven begrunde sit rutevalg og eventuelt diskutere problematiske steder undervejs. Øvelsestiden kan være ca. 15 minutter, hvorefter lektionen kan gentages 1 eller 2 gange. Mellem hver tur kan eleven opfordres til selv at vælge nogle vanskelige steder til at foretage vending.

12) Kørsel efter udpegede kendemærker.

Kørslen kan foregå på kendte eller ukendte steder, i by eller på land. Læreren angiver med passende mellemrum synlige kendemærker (f.eks. posthus, kirke, bager), hvor eleven skal svinge, vende o.s.v.

Formålet med øvelsen er at vænne eleven til at rette blikket langt fremefter og skaffe sig vidt overblik. Øvelsestid ca. 5 minutter, gentaget et passende antal gange. Herefter kan repeteres manøvrerne i lektion 8 og 9, gerne på tilfældigt valgte, ukendte steder.

13) Kørsel efter abstrakte anvisninger.

Der kan køres på de samme strækninger som i foregående

lektion, men denne gang angiver kørelæreren manøvestederne i "abstrakt" form som f.eks.: "Sving til højre ad anden vej på højre hånd" eller "sving til venstre ad tredje tværgående vej". Formålet med denne lidt kunstige fremgangsmåde er at få kontrolleret, om eleven kan udføre alle manøvrer helt automatisk, refleksagtigt, uden at tænke nærmere over det. Erfaringsmæssigt er dette en god fremgangsmåde. Den abstrakte anvisning er et passende stort "tænkeproblem", som lægger så meget beslag på elevens mentale virksomhed, at kørslen vil blive ustabil, hvis kørefærdigheden ikke er tilstrækkelig automatiseret. Nogle elever føler denne øvelse ret vanskelig og unaturlig til at begynde med, men den har meget stor rutinevirkning, og eleven må opmuntres til at holde ud. Øvelsestid ca. 5 minutter, gentaget et passende antal gange.

1h) Forberedelse til køreprøve.

Der køres på de samme strækninger som i lektion 11, 12 og 13 og gerne på tværs af strækningerne, så eleven får fornemmelse af at køre i ukendt område. Der kan veksles mellem målkørsel og kørsel efter synlige og abstrakte anvisninger.

Formålet er opnåelse af stigende prøvemodenhed hos eleven. Øvelsestiden kan forlænges til ca. 60 minutter, idet man ind imellem lægger nogle vanskelige vendinger og baglæns parkeringer efter lærerens anvisning eller elevens eget valg.

4.1.3.4. Teoristoffets anvendelse på øvelsesstrækningerne.

For at sikre den betydningsfulde sammenhæng mellem den praktiske og den teoretiske undervisning bør det i forvejen indlærte teoristof vedrørende de enkelte manøvrer i

videst muligt omfang bringes i anvendelse på øvelsesstrækningerne. Før starten kan læreren give eleven lejlighed til ganske kort at bedømme situationen med hensyn til vejr, føre, tidspunkt, forventede færdselsforhold og manørevilkår på strækningen samt redegøre for de aktuelle færdselsregler. Samtale om teoretiske emner må principielt ikke føres under selve kørslen af hensyn til den forstyrrende virkning på den praktiske indlæring, dog kan eleven efter nogen tids øvelse udmærket opfordres til med enkelte ord at rapportere eller kommentere opfattede eller forventede risikomomenter. Dette vil ofte hjælpe eleven til at fastholde opmærksomheden omkring kørselsopgaven, orientere sig om færdselsforholdene langt fremme foran køretøjet, blive klar over egne fejl eller manglende færdigheder og hjælpe læreren til at lede undervisningen ind på den pågældende elevs særlige vanskeligheder.

4.2. Obligatorisk eller frivillig teoretisk undervisning.

Et flertal i færdselssikkerhedskommissionen har den opfattelse, at det fremtidige køreundervisningssystem bør gøres mindre prøveorienteret og mere uddannelsesorienteret. Dette indebærer bl.a., at der skal stilles en række positive krav til indholdet af selve uddannelsen i modsætning til de gældende regler, hvor der udelukkende stilles krav til prøven.

Der er overfor i betænkningens afsnit 4.1.2. nærmere redegjort for indholdet og tilrettelæggelsen af den teoretiske undervisning.

Det kan i denne forbindelse fremhæves, at den praktiske og den teoretiske uddannelse foreslås integreret, således at

*Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

eleverne nogenlunde samtidigt bliver præsenteret for de samme færdselsproblemer set fra den teoretiske og fra den praktiske side.

I den ændrede teoretiske undervisning vil der - udover at give eleverne det nødvendige lovkundskab - blive lagt vægt på at indgive kendskab til de faktisk forekommende risikomomenter i trafikken (risikolære) samt befordre en forståelse for sikker og hensynsfuld optræden i trafikken.

En sådan teoretisk undervisning tænkes gennemført bl.a. ved hjælp af standardiserede hjælpemidler i form af godkendte teorebøger, modeller, plancer, film, dias-serier o.s.v., der tillige skal tilstræbe en ensartethed i undervisningen.

Det er opfattelsen hos et flertal af færdselssikkerhedskommissionens medlemmer, at en sådan teoretisk uddannelse ikke med et rimeligt resultat vil kunne gennemføres udelukkende ved hjælp af selvstudium, og man mener derfor, at der bør indføres et krav om obligatorisk teoriundervisning.

Selv om det samtidig er flertallets opfattelse, at behovet for en egentlig undervisning vil være stærkt varierende fra elev til elev, anses det for nødvendigt, at der indføres obligatorisk teoretisk grundkursus med behandling af stoffet i mindst 20 lektioner à 45 minutter. Derefter overlades det til den enkelte, om den mere detaljerede tilegnelse af stoffet skal finde sted gennem undervisning eller ved selvstudium.

Flertallet finder endvidere, at undervisningen på de obligatoriske grundkurser kun bør kunne foretages af en godkendt kørelærer, eller en anden af justitsministeriet bemyndiget

person, ligesom denne skal være i besiddelse af de nødvendige undervisningsmidler samt et egentligt teorilokale.

4.3. Oprettelse og finansiering af lukkede øvelsespladser.

Som det fremgår af pkt. 4.1.3. anbefaler kommissionens flertal, at en del af den praktiske køreuddannelse i fremtiden kommer til at foregå på en lukket øvelsesplads.

Flertallet har ikke set det som sin opgave at fremkomme med detaljerede forslag til, hvorledes - og i hvilket regie - disse lukkede øvelsespladser skal oprettes samt til sådanne pladser indretning. Dette bør ligesom for de køretekniske anlægs vedkommende overlades til justitsministeren efter forhandling med de berørte myndigheder og organisationer.

Flertallet har imidlertid bemærket, at Dansk Kørelærer-Union har tilkendegivet, at kørelærerne i løbet af 1 år vil være i stand til at anlægge det nødvendige antal lukkede øvelsespladser, samt at udgiften hertil vil kunne finansieres gennem elevernes betaling.

4.4. Køretekniske anlæg.

4.4.1. Almindelige bemærkninger.

Færdselssikkerhedskommissionen har drøftet spørgsmålet om indførelse af obligatorisk undervisning på køretekniske anlæg.

Ved et køreteknisk anlæg forstås et afspærret område med en eller flere asfalterede baner af sådanne dimensioner og med en sådan sikkerhedsmargin, at flere elever samtidig kan undervises i korrekt afværgeteknik i kritiske situationer på både tør, våd og sneglat vej og med hastigheder på op til mindst 60 km i timen.

Medens de lukkede øvelsespladser i første række har til formål indledningsvis at gøre aspiranterne fortrolige med køretøjernes grundlæggende manøvrer, tjener de køretekniske anlæg et videregående formål. De køretekniske anlæg adskiller sig også ved i deres konstruktion at være betydeligt større og mere økonomisk krævende end de lukkede øvelsespladser.

Formålet med undervisning på et køreteknisk anlæg er at lære eleven at beherske en bil i kritiske situationer og gøre eleven i stand til selvstændigt at foretage korrekte undvigemanøvrer, korrekte katastrofeopbremsninger og korrekte bremse- og undvigemanøvrer på veje med såvel høje som lave friktioner.

Det skulle herved være muligt at opnå en rimelig sikkerhed for, at eleverne bliver i stand til at løse mere komplicerede situationer i den almindelige trafik og undgå uheld i faretilfælde, idet eleven gennem en betryggende træning har opnået de nødvendige praktiske færdigheder og ikke først skal øve sig den dag, de er midt i en kritisk situation på en befærdet vej.

Aspiranten får endvidere på et køreteknisk anlæg prøvet, hvorledes bilen reagerer i visse farlige situationer, idet eleverne formentlig derved i noget videre omfang vil forsøge at undgå at komme i disse situationer.

Selv om de fleste bilister har det fornødne teoretiske kendskab til, hvorledes korrekte afværgemanøvrer skal foretages i kritiske situationer, tyder ulykkesstatistikken på, at for mange bilister i praksis ikke mestrer disse manøvrer. Den praktiske undervisning på et køreteknisk anlæg giver eleverne kendskab til den bevægelsesenergi, der er bundet i en bil i

bevægelse, hvorved eleverne får den rette praktiske forståelse for reaktions- og bremselængde, baseret på egne erfaringer.

Det er iøvrigt af betydning, at eleverne får mulighed for at lære kørsel på glat vej, inden vejene bliver naturligt glatte.

Undervisning på et køreteknisk anlæg indebærer nogle af de samme fordele som øvelseskørsel på de lukkede øvelsespladser, idet der bliver tale om en helt ensartet undervisning af samtlige elever over hele landet, fordi samtlige manøvrer på samtlige baner bliver helt identiske. Bedømmelsesgrundlaget og dermed aspiranternes minimumsstandard kan derved også blive ens over hele landet.

4.4.2. Anvendelse af køretekniske anlæget i udlandet.

Så vidt det er oplyst, har kun Norge og Sverige bestemmelser om obligatorisk undervisning på køretekniske anlæg.

I september 1979 trådte nogle nye norske bestemmelser i kraft, hvorefter køreundervisningen gøres 2-delt.

I den første del af uddannelsen gives der traditionel teoretisk og praktisk undervisning suppleret med et indledende kursus i glatførekørsel. Består den første delprøve, får aspiranten udleveret et kørekort med en gyldighedstid på 2 år. Efter en periode på mindst 1 år, hvor den pågældende skal erhverve kørselsrutine, kan uddannelsens anden del påbegyndes. Denne del af uddannelsen består af et teorikursus på 4 timer, et kursus i kørsel om natten på 2 timer samt et kursus på 4 timer på glatførebane. Der afholdes ingen egentlig prøve i forbindelse med uddannelsens anden del, men man kan nægte den pågældende at få udstedt permanent kørekort bl.a. såfremt vedkommende udviser åbenlys mangel på kørefærdighed.

Som følge af de nye bestemmelser skal der opføres 28

køretekniske anlæg i Norge. Det er det norske forbund af bilejere (NAF), der forestår opførelsen og driften af anlæggene. Den norske stat har garanteret at dække en del af et eventuelt underskud.

I Sverige er der oprettet 7 køretekniske anlæg. Man har gjort øvelser på disse anlæg obligatorisk for elever, der bor inden for en vis afstand fra anlæggene. Andre elever modtager ikke obligatorisk undervisning på anlæggene.

4.4.3. Udenlandske undersøgelser m.v.

OECD's arbejdsgruppe om bi.listuddannelse og køreprøver har i rapporten "Driver instruction" (1976) anbefalet, at der etableres øvelsesbaner, dels i form af manøvregrunde, dels i form af køretekniske anlæg.

Ved et OECD gruppemøde afholdt i sommeren 1979, hvor Norge redegjorde for sin nye køreuddannelse, viste det sig imidlertid, at meningerne om køretekniske anlæg var delte. Det blev således fra nogle landes side anført, at unge bilister kunne tænkes at ville køre dristigere og farligere, hvis de havde lært afværgeteknik. Repræsentanterne fra de nordiske lande var dog enige om, at alene de klimatiske forhold gør det påkrævet, at bilister lærer at klare en udskridning.

k.4.k. Danske erfaringer med kursus på køretekniske anlæg.

Landtransportskolen har i sin årsberetning 1. april - 31. december 1978 redegjort for en mindre undersøgelse, der er gennemført i marts 1978, af 22 chaufførers udbytte af den køretekniske træning på Ring Djursland.

De pågældende chauffører var ansat i olieselskaberne, HT og Falck-Zonen.

Over 80% af chaufførerne fandt, at de havde haft et

positivt udbytte af kurset. Bl.a. svarede chaufførerne, at de har opnået større sikkerhed i afværgeteknik (bremsning, styring).

Kun 4,5% af chaufførerne mente, at de ikke har opnået større sikkerhed.

Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening har over for landtransportskolen oplyst, at den gennemsnitlige ulykkesfrekvens (antal færdselsuheld pr. kørte 100.000 km) for danske tankbiler er faldet fra 1,48 i 1972 til 0,73 i 1978. Dette tilskrives bl.a. chaufførernes deltagelse i den køretekniske træning.

Assurandør-Societetet har oplyst, at forsikringsselskaberne, societetet bekendt, ikke har erfaringer om, hvorvidt bilisters deltagelse i kursus på køretekniske anlæg har indvirkning på ulykkestallene. Societetet oplyser endvidere, at der ikke ved tarifieringen tages hensyn til deltagelse i kurser på køretekniske anlæg.

4.4.5. Oprettelse og finansiering af køretekniske anlæg.

Det er oplyst, at der i dag eksisterer 8 anlæg incl. FDM's Jyllandsringen og landtransportskolernes Ring Djursland. Der er endvidere flere steder i landet planer om at oprette sådanne anlæg, jfr. bilag 5.

Flertallet har bemærket, at Dansk Kørelærerunion har tilkendegivet, at kørelærerne vil oprette og drive anlæggene, hvis øvelser på køretekniske anlæg gøres obligatorisk. Unionen anslår, at der skal være ialt ca. 40 anlæg i drift for at kunne dække behovet på landsplan.

Med udgangspunkt i anlægsudgifterne i 1979-priser for det nyoprettede anlæg i Haderslev (baneanlæg alene: 1,4 mill, kr./bane incl. bygning og inventar: 3 mill.kr.) skal der

investeres 32 anlæg á 1,4 mill.kr. = 44,8 mill.kr.
 eller 32 anlæg á 3 mill.kr. = 96,0 mill.kr.
 eller mellem 47,6 og 102 mill. kr., hvis Jyllandsringen og
 Ring Djursland holdes uden for en ordning gående ud på obliga-
 torisk undervisning på køretekniske anlæg.

Det fremgår iøvrigt af oplysninger, som kørelærernes og
 FDM's repræsentanter har givet kommissionen, at uddannelse
 på køretekniske anlæg efter al erfaring ikke bliver dyrere
 for eleverne end almindelige timer i trafikken.

4.4.6. Kommissionens overvejelser.

Det er flertallets opfattelse, at undervisning på køre-
 tekniske anlæg vil være et nyttigt supplement til den anbefa-
 lede nye køreuddannelse.

Det er endvidere på baggrund af de hidtil indhøstede er-
 faringer flertallets opfattelse, at øvelser på køretekniske
 anlæg bør indgå som et obligatorisk led i køreuddannelsen.

Flertallet er klar over, at det bl.a. på grund af det
 omfattende anlægsarbejde, der er nødvendigt ved oprettelsen
 af anlæggene, vil vare nogle år, inden landet er dækket med
 et tilstrækkeligt antal køretekniske anlæg.

En gennemførelse af en obligatorisk ordning svarende til
 den svenske allerede nu vil give anledning til ulighed i
 uddannelsen og visse offentligretlige betænkeligheder. Fler-
 tallet har derfor overvejet først at lade øvelser på køre-
 teknisk anlæg indgå som et obligatorisk led i uddannelsen, når
 landet er så godt som dækket af sådanne anlæg.

For imidlertid dels at fremskynde etableringen af køre-
 tekniske anlæg dels at drage nytte af de eksisterende anlæg
 går flertallet ind for, at de eksisterende anlæg skal benyttes
 i køreuddannelsen, således at det overlades justitsministeren
 + Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

at fastsætte de nærmere bestemmelser for anvendelse af disse anlæg.

4.4.7. Øvelserne på køretekniske anlæg.

Ved udformningen af et køreteknisk anlæg må der tages visse hensyn til terrænforholdene og det disponible grundstykkets form, og der vil derfor være visse forskelle på de enkelte anlæg. Disse skal dog give mulighed for at afvikle et program omfattende de nedennævnte øvelser. Til afmærkning på øvelsesbanerne skal anvendes gummikegler og andet ufarligt og flytbart materiel, således at øvelsernes sværhedsgrad kan afpasses, ligesom der kan gennemføres yderligere øvelser ud over de her anførte:

1) Slalomkørsel med 20-30 km/t gennem en keglerække.

Formål: at lære eleven betydningen af korrekt siddestilling og rigtig håndstilling på rattet for hurtig og præcis styring. Ved en forøgelse af hastigheden får eleven en demonstration af, hvor meget sværere øvelsen bliver selv ved en beskeden hastighedsforøgelse. Desuden fornemmer eleven, hvorledes bilens styrekarakteristik er.

2) Dobbelt undvigemanøvre med 45-60 km/t.

Formål: at lære eleven at foretage et hurtigt vognbaneskift for derved at undgå påkørsel af en foranstående forhindring, og herefter hurtigt at føre bilen tilbage til den oprindelige vognbane. Udover den køretekniske færdighed, der kræves for at bevare kontrollen over bilen, skal øvelsen skabe forståelse for, at det ofte er muligt at styre sig fri af en kritisk situation, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til en bremsning.

3) Katastrofeopbremsning fra 50-60 km/t.

Formål: at lære eleven at afpasse trykket på bremsepedalen, så opbremsningen sker på kortest mulig længde uden hjulblokade og udskridninger. Øvelsen gennemføres på tør og glat bane. Ved hjælp af afmærkning langs banen kan eleven umiddelbart selv kontrollere bremselængden. Banen bør anlægges således, at der også kan demonstreres bremsning, hvor det ene hjulpar er på glat belægning, mens det andet er på ru vejbane, så der fremkommer en kraftig skævtrækning.

4) Bremse- og undvigemanøvre med 150 - 60 km/t.

Formål: at lære eleven, at der i en kritisk situation ikke må styres og bremses samtidigt. Eleven skal oplæres i at bremse uden hjulblokade før forhindringen, som er placeret således, at det ikke er muligt at standse helt op. Eleven skal så slippe bremsen og styre uden om forhindringen og herefter bremse påny. Øvelsen gennemføres både på glat og ru vejbane og med stigende hastighed for derved at illustrere, hvor meget vanskeligere øvelsen bliver ved en hastighedsforøgelse på blot 10 km/t.

5) Opretnings efter udskridning med 30-35 km/t.

Formål: at lære eleven at opfange en begyndende udskridning, der provokeres under gennemkørsel af en kurve med glat belægning. Øvelsen skal demonstrere betydningen af, at styrekorrektionen udføres hurtig, og at koblingspedalen holdes udtrådt.

For de beskrevne øvelser gælder, at det ikke må påregnes, at eleverne lærer at udføre disse perfekt. Hensigten er, at eleven opnår et vist kendskab til en bils opførsel i kritiske situationer, således at de ofte katastrofale panikbremsninger

ger undgås. Desuden skal eleven gives en klar demonstration af hastighedens afgørende betydning for, at en afværgemanøvre kan gennemføres.

4.5. Den teoretiske og praktiske køreprøve.

4.5.1. Generelt.

I den køreuddannelse, som er beskrevet ovenfor, er det afgørende ikke kravene til prøven, men kravene til selve uddannelsen. De krav, der bør fastsættes i forbindelse med det nye køreuddannelsessystem, må således have til formål at sikre, at den anførte uddannelse er gennemført - og gennemført på tilfredsstillende måde.

Selv om systemet på denne måde gøres mere uddannelsesorienteret end prøveorienteret, finder kommissionen dog ikke, at de krav, der i øvrigt anbefales i denne betænkning, er tilstrækkelige til generelt at sikre en så kvalitativ undervisning, at en efterfølgende prøve vil kunne undværes.

Det må forventes, at køreprøverne også i fremtiden vil have en ikke ubetydelig normerende effekt på indholdet af uddannelserne.

Ethvert krav til uddannelsen må derfor i princippet korrespondere med et tilsvarende krav ved prøverne. For at opnå den ønskede virkning af en udvidet undervisning i f.eks. risikolære må man således også eksaminere i dette emne ved prøven.

Vedrørende prøvekravene kan der på denne baggrund henvises til de krav, der i denne betænkning stilles til indholdet af uddannelsen.

Derimod skal der her anføres forskellige forhold vedrørende bl.a. selve prøveformen.

En arbejdsgruppe under OECD har i rapporten "Driver instruction" fra 1976 anbefalet, at køreprøverne i højere grad, end det er tilfældet i dag, standardiseres.

Kommissionen er enig heri, idet man lægger stor vægt på, at bedømmelsen ved prøverne bliver så ensartet som muligt. Ved at standardisere prøverne opnås en formindskelse af de variationer i bedømmelsen, der er resultatet af forskelle i skønnet hos de køreprøvesagkyndige.

Standardiseringen kan også i andre henseender være betydningsfuld. F.eks. vil kørelærerne herved lettere få kendskab til områder, hvor deres elever typisk begår fejl, og indrette undervisningen herefter.

Selv om det lægges til grund, at den nuværende opdeling mellem en privat uddannelsesorganisation og en offentlig censorinstitution opretholdes, vil der efter kommissionens opfattelse kunne vindes meget ved et udvidet samarbejde. Der bør f.eks. foretages regelmæssige sammenligninger af uddannelsesprogrammer og prøveresultater til gensidig overvejelse af disse hensigtsmæssighed og effektivitet, bl.a. med henblik på ændringer i bedømmelsesstandarder eller forbedringer i uddannelsen, hvor eleverne har vanskeligt ved at opfylde prøvekravene. Standardiserede prøver vil formentlig bidrage væsentligt ved denne udveksling af informationer.

Kommissionen anser det for betydningsfuldt, at eleverne har mulighed for at opnå et detaljeret kendskab til de krav, der vil blive stillet til prøven. Eleverne vil herved opnå bedre mulighed for selv at vurdere, hvornår de er i stand til at honorere kravene til prøven.

Det vil endvidere være muligt for kørelæreren at afholde realistiske vejledende prøver, således at den officielle køreprøves karakter af at være eneste definitive opgør afsvæk-

kes. Dette vil også kunne bedre den ofte spændingsfyldte og dramatiske atmosfære omkring prøven, ligesom det bl.a. herved måske vil være muligt at imødegå den udbredte opfattelse, at en bestået køreprøve er et mål i sig selv eller endog uddannelsens eneste mål.

Ved på den anførte måde også at give prøverne et pædagogisk sigte kommer undervisningen og prøverne til at indgå som samvirkende faktorer i køreuddannelsen med det almindelige formål at uddanne mere sikre og hensynsfulde bilister.

Varigheden af både den teoretiske og den praktiske prøve bør efter flertallets opfattelse forlænges. Aspiranten må således have tid for at overvinde en naturlig nervøsitet, og den prøvesagkyndige får bedre mulighed for at konstatere aspirantens virkelige kundskaber og færdigheder. Det vil endvidere vanskeligt på kort tid kunne vurderes, om der hos aspiranten er grundfæstet en færdselsforståelse, ifølge hvilken der ikke tages chancer i trafikken, men handles i overensstemmelse med grundsætningen om defensiv færdselstaktik, hvorved der i enhver situation vælges den mindre risikofyldte løsning frem for den mere risikofyldte.

En definitiv bedømmelse bør således normalt ikke foretages i den allerførste del af prøverne.

Den eksisterende mulighed for at afbryde prøven før den normale tid, dersom eleven røber sådanne manglende kundskaber eller færdigheder, at prøven ikke kan bestås, bør kun opretholdes under ganske særlige omstændigheder. En almindelig praksis om afbrydelse af prøven før tiden i de tilfælde, hvor aspiranten ikke kan bestå, vil være i modstrid med prøvens ændrede og mere pædagogisk prægede formål som omtalt ovenfor.

4.5.2. Den teoretiske prøve.

4.5.2.1. Baggrunden for den mundtlige prøve.

Færdselssikkerhedskommissionen har særligt overvejet, om den teoretiske prøve bør være skriftlig i stedet for den eksisterende mundtlige overhøring.

Den mundtlige prøve er i første række resultatet af overvejelserne i et udvalgsarbejde, der mundede ud i betænkning nr. 175/1957.

Udvalget havde til brug ved overvejelserne indhentet oplysninger om de indvundne erfaringer i Sverige, hvor skriftlige prøver havde været anvendt i et par år.

Til fordel for skriftlige spørgsmål talte, at bedømmelsen af prøverne bliver ensartet, at aspiranten besvarer et større antal spørgsmål omfattende en større del af prøvens stof, og at de sagkyndige opnår arbejdsbesparelse og derved vinder tid til andre opgaver. Endelig var det oplyst, at de skriftlige prøver værdsattes af offentligheden i Sverige.

På den anden side havde de skriftlige teoriprøver vist sig at have følgende ulemper:

"a. Kørelærernes undervisning har vist sig at være blevet ringere end tidligere, Kørelærere, der er mindre samvittighedsfulde, overlader til eleverne selv at lære de rigtige svar på spørgeskemaerne, som er offentlig tilgængelige, og undlader at give undervisning i reglernes baggrund og anvendelse i de forskellige situationer. Man søger at modvirke denne ulempe ved samarbejde med kørelærernes organisation og ved nu og da at erstatte den skriftlige prøve med mundtlig overhøring.

b. Opgaverne er for lette at besvare, og prøven giver intet rigtigt billede af aspiranternes kundskaber. Gætteri frygtes at blive anvendt i mange tilfælde.

c. Den personlige kontakt mellem sagkyndig og elev mangler.

d. Udarbejdelsen af spørgeskemaerne stiller meget store krav for at opnå entydige, klare og letfattelige spørgsmål. For at undgå gætteri skal hvert spørgsmål indeholde mere end 2 alternative svarmuligheder. Antallet af spørgeskemaer skal være så stort, at aspiranterne ikke har mulighed for at lære de rigtige svar udenad."

Udvalget fandt, at ulempen under pkt. a og b vejede tungt, og da man ligeledes fandt, at det ville være meget vanskeligt og arbejdskrævende - og måske endda uoverkommeligt - at udforme spørgeskemaer af en sådan kvalitet og i en sådan mængde, at disse prøver kunne blive acceptable, mente udvalget at måtte fraråde, at skriftlige teoriprøver anvendes i stedet for de mundtlige overhøringer.

4.5.2.2. Det nugældende system i Sverige.

I Sverige anvendes stadig skriftlige teoriprøver.

I forbindelse med gennemførelsen af et nyt kørekortsystem den 1. januar 1973 blev der samtidig indført en særlig differentieret ordning.

Den differentierede skriftlige teoriprøve består nu for det første af en grundprøve, som samtlige aspiranter skal bestå. Derefter skal aspiranten bestå en eller flere kompletteringsprøver beroende på, hvilke køretøjskategorier der ønskes kørekort til. Ønsker således f.eks. en person kørekort til kategori B (almindelig personbil), skal den

pågældende først bestå grundprøven, hvilket forudsætter, at der svares rigtigt på mindst 51 ud af 66 spørgsmål. Dernæst skal der svares rigtigt på 15 ud af 20 spørgsmål, der specielt vedrører køretøjer under kategori B, og først når denne kompletteringsprøve er bestået, anses også teoriprøven for bestået. Der foretages normalt ikke mundtlig overhøring.

Den mulighed, aspiranterne tidligere havde for på forhånd at lære de rigtige svarkombinationer udenad, er delvist forhindret gennem indførelsen af et større antal forskellige spørgeskemaer.

Der synes i Sverige at være almindelig tilfredshed med systemet, oraend kravet om et større antal forskellige spørgeskemaer umiddelbart gør det noget vanskeligere at tilgodese ønsket om ensartet prøvevurdering. Det diskuteres tillige, om prøverne skal kunne kombineres med mundtlige overhøringer.

4.5.2.3. Systemet i Norge.

Efter de norske kørekortforskrifter skal den teoretiske prøve til alle kørekortkategorier som regel være skriftlig.

Aspiranten skal besvare et antal spørgsmål, som vælges fra en af Vegdirektoratet udarbejdet liste over spørgsmål.

Hertil er det imidlertid bestemt, at den skriftlige teoretiske prøve bør suppleres med mundtlige tillægsspørgsmål,

Aspiranten skal ved stikprøver fra den sagkyndige kunne vise, at han har tilstrækkelig forståelse for de spørgsmål, der er svaret på under den skriftlige prøve, samt at han i øvrigt har kendskab til visse centrale forhold vedrørende færdselssikkerhed - herunder betydningen af ansvarsbevidst og hensynsfuld optræden i trafikken.

Aspiranten skal straks, når prøven er afsluttet og bedømt, have besked om udfaldet, og såfremt prøven ikke består, skal afgørelsen begrundes.

4.5.2.4. Den teoretiske prøve i andre lande.'

Som det fremgår af bilag 1, er prøven skriftlig i 11 af de 15 nævnte lande - herunder Finland, Frankrig, Tyskland, Belgien, Holland, U.S.A. og Japan. At man i England har mundtlig prøve, kan eventuelt bero på, at der her findes ca. 25 forskellige kørekortkategorier, hvorfor der måtte kræves et meget stort antal forskellige spørgeskemaer.

I Frankrig gennemføres forsøg med audiovisuelle prøver, men der foreligger endnu ikke endelige resultater heraf.

4.5.2.5. Skriftlige prøver i Danmark.

Oplysningerne om ordningen i andre lande tyder på, at vanskelighederne ved udformningen af egnede spørgeskemaer er noget mindre end hidtil antaget.

Det må formentlig også antages, at det bl.a. gennem en hensigtsmæssig udformning af spørgsmålene og tilrettelæggelsen af prøven vil kunne undgås, at visse kørelærere fristes til blot at lade eleverne lære de rigtige svar på spørgeskemaerne udenad. For at modvirke enhver risiko for en sådan forringelse af uddannelsen må der dog skulle udarbejdes et meget stort antal forskellige spørgsmål.

I kommissionens overvejelser om indførelse af skriftlige prøver har det for flertallet indgået med betydelig vægt, at skriftlige prøver formentlig vil være det middel, hvorved man opnår den størst mulige standardisering af prøven.

Det er således i sig selv ønskeligt, at prøvekravene og bedømmelserne bliver så ensartede som muligt.

*Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

Det er formentlig bl.a. af denne grund, at de skriftlige prøver - således som oplysningerne fra Sverige viser - værdsættes af offentligheden, og aspiranter, der dumper, vil nok i højere grad tilskrive dette manglende uddannelse og kan i hvert fald ikke henvise til et fejlskøn hos en prøve-sagkyndig.

Der kan heller ikke bortses fra, at man ved skriftlige prøver vil kunne prøve aspirantens viden på et noget større område og derved få bedre mulighed for en reel bedømmelse af den pågældendes kundskab.

Skriftlige prøver synes efter flertallets opfattelse endvidere at give den bedste mulighed for generelt at vurdere uddannelsen og sikre, at undervisningen overalt i landet har en tilstrækkelig kvalitet.

Flertallet finder det endelig betydningsfuldt, at de køreprøvesagkyndige ved indførelse af skriftlige prøver vil kunne frigøres til andet arbejde.

På denne baggrund kan et flertal af færdselssikkerhedskommissionens medlemmer anbefale, at der indføres skriftlige teoriprøver til afløsning af den mundtlige prøve. Der bør dog opretholdes en tillempet mundtlig prøveadgang for læse- og skriveretarderede elever.

k . 5 . 2 . 6 . Udformningen af spørgsmålene.

Da evnen til at formulere sig skriftligt kan være meget forskellig blandt aspiranterne, bør prøverne i første række udformes som såkaldte multiple-choiceopgaver (flervalgs), hvor besvarelsen af spørgsmålene skal ske ved at sætte kryds ved det rigtige ud af flere løsningsforslag.

Prøven bør samtidig gøres så realistisk og livsnær som muligt, f.eks. ved brug af fotos, skitser m.v., og der bør ikke stilles krav om svar i form af "remser", men lægges vægt på aspirantens forståelse af det aktuelle emne.

4.5.2.7. Mundtlig tillægsprøve.

Færdselssikkerhedskommissionens flertal har overvejet, om man uanset indførelsen af skriftlige teoriprøver bør opretholde en form for mundtlig overhøring, således som ordningen f.eks. er tilrettelagt i Norge.

Begrundelsen for en mundtlig tillægsprøve kan for det første være ønsket om at undersøge, om besvarelsen af de skriftlige spørgsmål er udtryk for en reel forståelse for stoffet.

Endvidere vil man ved den mundtlige tillægsprøve måske bedre kunne undersøge, hvorvidt aspiranten har forståelse for nødvendigheden af sikker og hensynsfuld adfærd i trafikken. En sådan bedømmelse vil dog nok under alle omstændigheder komme til at bero på en udpræget skønsmæssig vurdering.

Selv om man i selve uddannelsen lægger vægt på at udvikle en sådan færdselssikkerhedsmæssig holdning hos aspiranterne, må det i prøvesituationen være tilstrækkeligt, at aspiranten demonstrerer kendskab til grundsætningerne om sikker og hensynsfuld trafikal adfærd - herunder især kendskab til den defensive færdselstaktik.

En mundtlig tillægsprøve vil ikke harmonere med flertallets ønske om fjernelse af det subjektive moment i bedømmelserne.

Endvidere vil der ikke opnås nogen arbejdsbesparelse for de køreprøvesagkyndige, men en mundtlig tillægsprøve vil måske betyde en ikke ringe stigning i de samlede omkostninger ved den teoretiske prøve.

En mundtlig tillægsprøve vil måske i en overgangsperiode være et egnet middel til efterprøvelse af de skriftlige prøvers hensigtsmæssighed, men på længere sigt finder færdselssikkerhedskommissionens flertal, at den teoretiske prøve alene bør gennemføres ved en skriftlig prøve.

4.5.3. Den praktiske prøve.

4.5.3.1. Teorien bestået.

Den praktiske prøve bør fortsat kun kunne aflægges, når den teoretiske er bestået.

A.5•3.2. Standardisering af prøven.

OECD-rapporten "Driver instruction"¹ anbefaler, at også den praktiske prøve standardiseres, bl.a. med henblik på ensartede prøvekrav og bedømmelser.

Færdselssikkerhedskommissionen er enig heri og finder, at visse bestemte manøvreprøver og færdselssituationer bør indgå som obligatoriske bestanddele i enhver praktisk prøve.

Således bør alle prøver f.eks. indeholde en parallel-parkering ved kantsten, vending, hvori indgår bakning, overhaling samt svingning til venstre i større færdselskryds med og uden signalregulering.

Erfaringer fra Østrig, Vesttyskland og England tyder generelt på, at der kan opnås gode resultater ved udveksling af objektive kriterier for beskrivelse og bedømmelse af motorførerens kørselsadfærd. Der vil i Danmark kunne drages nytte af disse erfaringer.

4.5.3.3. Indholdet af prøven iøvrigt.

Den praktiske prøve må have til formål at undersøge, om aspiranterne er blevet i besiddelse af de færdigheder, som der stilles krav om gennem den praktiske uddannelse. Der kan derfor i det hele henvises til afsnit 4.1.3. om den praktiske uddannelse.

Det må særligt påses, om aspiranten er i stand til at udmønte sin viden om den defensive færdselstaktik i en praktisk sammenhæng.

4.5.3.4. Todelt praktisk prøve.

Som det fremgår af bilag 1, er den praktiske prøve i enkelte lande to-delt, således at den første del af prøven aflægges som en manøvreprøve på en særlig bane adskilt fra den almindelige trafik.

Hvis den praktiske uddannelse - således som flertallet anbefaler - i fremtiden også skal finde sted på lukkede øvelsespladser og køretekniske anlæg, kan det i denne forbindelse overvejes at aflægge en del af den praktiske prøve på sådanne baner.

En to-delning af den praktiske prøve vil imidlertid medføre en ikke ubetydelig forøgelse af omkostningerne ved køreprøven.

Det må endvidere antages, at i hvert fald de færdigheder, som uddannelsen på øvelsespladserne har til formål at udvikle, på fuldt betryggende måde vil kunne prøves i den almindelige trafik.

På denne baggrund finder færdselssikkerhedskommissionens flertal, at der kun stikprøvevis bør aflægges del-prøver til kategori B på de lukkede øvelsespladser eller de køretekniske anlæg.

4.5.3.4. Prøvens varighed.

Den nuværende varighed på ca. 1/2 time finder færdselssikkerhedskommissionens flertal som tidligere nævnt ikke tilstrækkelig.

Den praktiske prøve bør have en sådan varighed, at hver enkelt prøve kan foregå i forskellige trafikmiljøer og - foruden de obligatoriske prøver - omfatte en ikke ubetydelig del af de færdselsmanøvrer, der er gennemgået i den praktiske uddannelse.

De forøgede omkostninger, der vil blive resultatet af en forlængelse af den praktiske prøve, vil antageligt modsvares af besparelserne ved indførelse af skriftlige teori-prøver, som flertallet anbefaler ovenfor.

4.5.3.5. Begrundelse for prøveudfaldet.

Som en naturlig følge af det pædagogiske sigte, der bl.a. haves med prøverne, bør den sagkyndige altid afslutte med at give aspiranten en mundtlig bedømmelse af denne kørsel.

Denne bedømmelse må være særlig omfattende i de tilfælde, hvor aspiranten ikke består prøven, således at den pågældende opnår mulighed for at erkende, på hvilket område der i særlig grad er behov for yderligere uddannelse.

4.6. Kørelærerne.

4.6.1. Grunduddannelsen.

En arbejdsgruppe under justitsministeriet om grunduddannelsen af kørelærere har afgivet en beretning til brug for kommissionens arbejde.

Færdselssikkerhedskommissionen kan tiltræde arbejdsgruppens indstilling, hvorefter det har afgørende betydning for gennemførelsen af den ændrede køreuddannelse, at kørelærere i fremtiden bliver i stand til at undervise efter de nye principper. For at opnå dette og for at sikre køreuddannelsens kvalitet mener kommissionen, at kørelæreruddannelsen bør udbygges og ændres.

Kommissionen er enig i, at kørelærereuddannelsens formål bør være, at aspiranterne erhverver sig de teoretiske og praktiske forudsætninger for at kunne undervise køreelever i overensstemmelse med de gældende krav til køreuddannelsen.

Aspiranterne skal således blive i stand til

at kunne give køreelever forståelse for de farer og vanskeligheder, de som motorførere stilles over for i trafikken, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse,

at kunne give køreelever et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden,

at kunne give køreelever færdighed i at bedømme trafikken kritisk og føre køretøjet uden fare for sig selv og andre, at kunne bidrage til, at køreelever bliver hensynsfulde og ansvarsbevidste motorførere,

at kunne give køreelever viden om og forståelse for de svage trafikanters situation, særlig i forholdet til den bilende trafik, og

at kunne give køreelever forståelse for og færdighed i energi- og miljøbevidst kørsel.

Aspiranterne skal endvidere kunne udføre og vurdere undervisningen inden for rammerne af den godkendte normalplan for køreundervisning, og kunne deltage i en køreskoles administration af køreuddannelsen.

For at opnå dette mål bør man - ligesom ved køreuddannelsen - gå bort fra det overvejende prøveorienterede system og i stedet stille bestemte krav til uddannelsens indhold og form. Færdselssikkerhedskommissionen er enig med arbejdsgruppen i, at det skal være obligatorisk for vordende kørelærere at gennemgå en uddannelse, der er godkendt af justitsministeriet. Det forudsættes herved, at det fortsat skal være en betingelse for at opnå godkendelse som kørelærer, at den pågældende har bestået en kørelærerprøve.

Ved godkendelse af en kørelæreruddannelse bør der stilles krav om

at uddannelsesstedets lærere har de fornødne faglige og pædagogiske kvalifikationer,

at man råder over egnede faciliteter, herunder et køreteknisk anlæg og en lukket øvelsesplads,

at der anvendes godkendt undervisningsmateriale, samt

at man følger en godkendt undervisningsplan.

Justitsministeriet fører tilsyn med, at godkendte undervisningssteder til stadighed opfylder godkendelsesbetingelserne.

Kommissionen kan tiltræde arbejdsgruppens indstilling, hvorefter det til opnåelse af en tilstrækkelig omfattende uddannelse vil være nødvendigt, at undervisningen får en varighed på omkring 6 måneder på fuldtidsbasis. Det er herved forudsat, at der, ud over kravet om, at aspiranten har haft kørekort i 3 år, ikke kræves andre forkundskaber end almindelig folkeskoleuddannelse.

Man har overvejet, hvorvidt uddannelsen - på linje med den overvejende del af uddannelsessektoren - bør varetages af det offentlige. På baggrund af de hidtidige erfaringer med private kørelærerskoler og under hensyn til den foreslåede godkendelses- og tilsynsordning er flertallet imidlertid af den opfattelse, at der - i hvert fald på nuværende tidspunkt - ikke er anledning til at foreslå, at kørelæreruddannelsen overføres til offentlig regie. Derimod finder flertallet, at det bør overvejes, om det offentlige bør yde økonomisk støtte til uddannelsen.

Kørelæreruddannelsens teoretiske del omfatter undervisning i

undervisningslære,
færdselslovgivning,
køretøjsteknik,
risikolære og
administration af en køreskole.

Det forudsættes, at undervisningen i de forskellige fag integreres i videst muligt omfang. Stoffet bør i en undervisningsplan, som udarbejdes af justitsministeriet, opdeles i områder, som kørelæreren skal kunne undervise i, og områder, som vedkommende skal have kendskab til. Kommissionen finder, at der bør lægges særlig vægt på at opøve aspirantens færdighed i at undervise, herunder ved brug af moderne pædagogiske hjælpemidler.

Som bilag 8 til betænkningen er optaget et forslag til retningslinier for pensum i de enkelte teoretiske fag for kørelæreruddannelsen til almindelig personbil (kategori B).

For at give aspiranten mulighed for selv at vurdere, om kørelærergerningen svarer til egne forventninger, skal han i begyndelsen af uddannelsesforløbet som observatør følge en af uddannelsesstedets kørelærere i ca. en uge.

Ud over denne indledende praktikanttid skal aspiranten under uddannelsens praktiske del opøves i at undervise i teorilokale, på lukket øvelsesplads, på køreteknisk anlæg og på vej. Aspiranten skal endvidere undervises i egen kørsel på vej for at opnå rutineret kørefærdighed svarende til kravene til prøven til kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

Timetal for henholdsvis teoretisk og praktisk undervisning må være fastsat i undervisningsplanen. Timetal for optræning af egen kørsel må dog fastsættes individuelt.

For at aspiranten kan få den fornødne instruktionstræning og lære at bruge de erhvervede teoretiske kundskaber og praktiske færdigheder, skal han i slutningen af uddannelsesforløbet fungere som selvstændig underviser i en praktikanttid på ca. 200 timer. Undervisningen skal foregå under vejledning og opsyn af en af uddannelsesstedets kørelærere.

Aspiranten skal i praktikanttiden undervise et hold elever i teori, pr. radio instruere flere elever ad gangen på den lukkede øvelsesplads og det køretekniske anlæg og undervise elever enkeltvis i kørsel på vej. Aspiranten skal overvære de teoretiske og praktiske køreprøver. Med henblik på kontrol af aspirantens udbytte af praktikanttiden skal der foretages en løbende bedømmelse af denne.

Kommissionen er enig med arbejdsgruppen i, at dumpeprocenterne ved de nuværende kørelærerprøver er uacceptabelt høje. Man har derfor overvejet mulighederne for at udskille de aspiranter, der ikke vil kunne gennemføre uddannelsen med et tilfredsstillende resultat, på et relativt tidligt tidspunkt. Ved disse overvejelser har man særlig haft for øje, at det ikke er tilfredsstillende for den enkelte aspirant, at han ofrer tid og penge på uddannelsen, uden at han har en reel mulighed for at vurdere sine muligheder for at bestå kørelærerprøven.

På baggrund heraf er det færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at der bør foregå en systematisk vurdering af aspirantens præstationer og muligheder under uddannelsesforløbet. Vurderingen kan ske i form af prøver, i form af lærernes bedømmelse eller som en kombination af disse, afhængigt af den nærmere praktiske tilrettelæggelse af undervisningen. Indtil det konstateres, om denne vurdering fungerer tilfredsstillende, skal der som hidtil afholdes en skriftlig forprøve. Prøven skal være kundskabsdokumenterende og bør omfatte spørgsmål i pensum (eller eventuelt en begrænset del af pensum) i færdselslovgivningen, køretøjsteknik og risikolære, mens pædagogiske kvalifikationer ikke skal prøves ved denne lejlighed.

Ved vurderingen af besvarelsen lægges der vægt på, at den er indholdsmæssig korrekt og fyldestgørende. Derimod lægges der ikke vægt på den skriftlige udtryksform, blot den er forståelig.

Færdselssikkerhedskommissionen mener, at uddannelsen skal afsluttes med en kørelærerprøve. Prøven skal være mundtlig og skal dokumentere pædagogiske færdigheder ved undervisning af elever i teorilokale, i skolevogn og på køretekniske anlæg. Prøven skal endvidere omfatte dokumentation af færdighed i egen kørsel samt dokumentation af kundskaber inden for emnerne færdselslovgiv-

ning, køretøjsteknik og risikolære. Prøven aflægges, ligesom i dag, for en af landets to prøvekommissioner.

4.6.2. Obligatorisk efteruddannelse af kørelærere.

Gennemførelsen af en ændret køreuddannelse af almindelige bilister afhænger i væsentligt omfang af, om kørelærerne er i stand til at formidle undervisningen efter de nye principper.

Dette vil kun i begrænset omfang kunne sikres gennem en ændret uddannelse af kørelærerne, idet der i en meget lang årrække fortsat vil være kørelærere, der har modtaget deres oprindelige uddannelse og godkendelse efter de hidtil gældende regler.

Kommissionens flertal finder derfor, at der må gennemføres en efteruddannelse af disse sidstnævnte kørelærere, som svarer til den undervisning, som nye kørelærere skal have modtaget.

Da det imidlertid samtidig må forudses, at der til stadighed vil ske ændringer i færdselslovgivningen og bestemmelserne for gennemførelsen af køreundervisningen, er flertallet enig i, at der må gennemføres permanente efteruddannelsesordninger for kørelærerne. Dette må særligt gælde, når der i den almindelige køreuddannelse gennemføres et krav om obligatorisk teoriundervisning hos en kørelærer, idet et sådant krav bør korrespondere med et krav til kørelærerne om en efteruddannelse, der sikrer, at de kan gennemføre undervisningen på et rimeligt niveau.

Kommissionens flertal kan på denne baggrund tilslutte sig, at justitsministeren snarest udnytter bemyndigelsen i færdselslovens § 66, stk. 3, til at fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer.

Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

Koramissionens flertal er ligeledes enig i de principper for gennemførelsen af efteruddannelsen, som fremgår af indstillingen af 27. juni 1978 fra justitsministeriets arbejdsgruppe vedrørende efteruddannelse af kørelærere (bilag 2). Det er samtidig flertallets opfattelse, at efteruddannelsesprogrammets indhold bør justeres i overensstemmelse med de principper for grunduddannelsen, som arbejdsgruppen vedrørende dette spørgsmål afgav den 14. november 1979, jfr. pkt. A.6.1.

4.7. De køreprøvesagkyndiges uddannelse.

For på rimelig og forsvarlig måde at sikre en ensartet gennemførelse af en ændret køreuddannelse er det vigtigt, at de køreprøvesagkyndiges uddannelsesniveau bringes i overensstemmelse med i hvert fald de krav, der efter flertallets opfattelse bør stilles til kørelærerne. Dette vil efter kommissionens opfattelse kræve såvel en udbygning af grunduddannelsen for de køreprøvesagkyndige som efteruddannelsesprogrammer. Sådant uddannelse vil i øvrigt tillige kunne bidrage til et ensartet bedømmelsesniveau ved aflæggelsen af køreprøven.

4.8. De store køretøjskategorier.

4.8.1. Almindelige bemærkninger.

Kommissionen har i første række set det som sin opgave at vurdere, på hvilke områder der ud fra færdselssikkerhedsmæssige overvejelser består et behov for en ændring af reglerne om uddannelse af førere af store vogne. Man er imidlertid opmærksom på, at stigningen i landevejstransporten i forbindelse med øgede krav til betjeningen af køretøjerne kan begrunde en ændring i chaufføruddannelsen også ud fra sociale og miljømæssige hensyn, herunder også spørgsmålet om transport af farlige stoffer.

Man har ikke fundet anledning til at fremkomme med detaljerede forslag til gennemførelsen af den færdselssikkerhedsmæssige del af uddannelsen af chauffører af store vogne.

Det er imidlertid flertallets opfattelse, at de hovedprincipper, der ligger bag forslaget til ændring af den almindelige bilistuddannelse, i væsentligt omfang vil kunne overføres til uddannelsen af førere af de store vogne.

Flertallet finder således bl.a., at der bør ske en overgang fra den nuværende prøveorienterede ordning til et system, der i højere grad stiller en række positive krav til selve indholdet af uddannelsen.

Undervisningen bør også på dette område tilrettelægges på en sådan måde, at den teoretiske og praktiske uddannelse sammenkædes, således at der i så høj grad som muligt samtidig gives teoretisk kundskab og praktisk erfaring om ligeartede problemer.

Almindelig lovkundskab og køretøjskundskab må fortsat indgå som nødvendige led i uddannelsen. Flertallet lægger imidlertid også her vægt på, at uddannelsen i højere grad, end tilfældet er i dag, koncentrerer sig om de faktisk forekommende faremomenter i trafikken og søger at skabe forståelse for nødvendigheden af at vise forudseenhed, hensynsfuldhed og ansvarfølelse i trafikken ("risikolære" eller "defensiv færdselstaktik").

Det er kommissionens opfattelse, at det eksisterende system med en afsluttende praktisk og teoretisk prøve bør opretholdes, men prøvernes centrale funktion bør efter flertallets mening også på dette område gøres til en kontrol af, om aspirantens uddannelse kan antages at være gennemført på en tilfredsstillende måde.

*Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5 •

4.8.2. Særligt om undervisning på baneanlæg.

I den rapport om øvelsesbaner for chauffører, som blev afgivet af den af sekretariatet for arbejdsmarkedsuddannelserne i april 1974 nedsatte arbejdsgruppe, er det foreslået, at der for førere af store vogne stilles krav om kørefærdighedsindøvning ved træning i henholdsvis manøvreård (lukket øvelsesplads) og køreteknisk anlæg.

Et flertal af færdselssikkerhedskommissionens medlemmer finder, at de forhold, der begrunder anbefalingen af lukkede øvelsespladser og køretekniske anlæg som et led i den almindelige køreuddannelse, i lige så høj grad gør sig gældende ved uddannelse af førere af store vogne, og man kan derfor tilslutte sig kravet om obligatorisk grunduddannelse også på dette område.

4.8.3. Afholdelse af køreprøverne.

Brancheudvalgene for Uddannelse inden for Landtransportområdet har over for kommissionen foreslået, at landtransport-skolerne selv afholder køreprøverne for de aspiranter, der har gennemført uddannelsen på disse institutioner, således at politiets og bilinspektørernes opgave alene kommer til at bestå i en stikprøvevis kontrol. Dansk Kørelærerunion har i den forbindelse tilkendegivet, at kørelærerne i så fald bør have en tilsvarende adgang til selv at afholde køreprøver.

Færdselssikkerhedskommissionens flertal kan i denne forbindelse bemærke, at det ovenfor netop er foreslået, at man i køreuddannelsessystemet koncentrerer sig om kravene til selve køreuddannelsen, således at ordningen bliver mindre "prøveorienteret".

Det er bl.a. på denne baggrund flertallets opfattelse, at den afsvækkede betydning, prøverne får, gør det nærliggende at

overveje et prøvestystem, der ikke som det nuværende kræver anvendelse af betydelige ressourcer fra politiets og bilinspektørernes side.

4.9. Kørekortenes gyldighedsområde.

Det forhold, at bestået køreprøve **til** kategorierne C og D (lastbil med totalvægt over 3.500 kg og personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads) også giver ret til at køre kategori D (personbil med højs": 8 siddepladser og lastbil med totalvægt under 3.500 kg), har gennem årene givet anledning til en del betænkeligheder hos bilinspektørerne og de køreprøvesagkyndige.

Kravene til en skolevogn til kategori C er en akselafstand på mindst 4 m og en tilladt totalvægt på mindst 6.000 kg, og selv om et sådant køretøj hører til de lette lastvognstyper, er det dog, hvad køreegenskaber angår, afgørende forskelligt fra en lille personvogn. Dette gælder naturligvis accelerations- og hastighedsegenskaber, men meget afgørende er styreegenskaber og køretøjets opførsel under kurvekørsel.

Det er nærliggende at tro, at kørsel med et stort køretøj er vanskeligere end med et **lille**. Denne opfattelse er korrekt, når det drejer sig om manøvrering, hvor pladsforholdene er begrænsede. Drejer det sig derimod om kørsel med højere hastigheder, rummer personbilen med sine hurtigere reaktioner på rat- og speederbevægelser en række farlige overraskelsesmomenter for en nyuddannet lastbilchauffør. Hertil kommer, at vurderingen af hele trafikbilledet er anderledes, når den foretages fra en lastbil, idet både hastighedsforholdene og oversigtsmulighederne er meget afvigende fra forholdene set fra en personbil.

Hidtil har kun et ret beskedent antal kørekortsaspiranter

taget C-D uddannelsen uden at have direkte brug for kørekort til disse kategorier, og de ovenfor anførte betænkeligheder har derfor ikke været tilstrækkeligt tungtvejende til at begrunde en ændring af kørekortbekendtgørelsen. Medvirkende hertil har timeprisen for uddannelserne været, idet denne har været betydeligt højere for de store vogne. Efter at køreundervisningen til kategori B er blevet pålagt moms, mens kategori C-D er fritaget, er der efter det for justitsministeriet oplyste kommet en stigende tilgang til kategori C-D, som visse steder endog har givet mulighed for en billigere uddannelse. Såvel Foreningen af justitsministeriets bilinspektører som De Køreprøvesagkyndiges Landsforening har på ny påpeget det uheldige i kørekortbekendtgørelsens nugældende udformning.

En opgørelse over det gennemsnitlige antal personer, der indstiller sig til køreprøve til kategori C-D uden i forvejen at have kørekort til kategori B, viser, at ca. 35% indstiller sig til storvognsprøve uden at have kørekort til almindelig bil. Man har endvidere indhentet oplysninger om bestemmelserne om kørekortets gyldighedsområde fra en række lande, bilag 6.

På baggrund af det tidligere anførte om den grundlæggende forskel i kørsel med henholdsvis store og små biler og antallet af elever, der indstiller sig til køreprøve til stor vogn uden at have førerret til lille, kunne en ændring af de gældende bestemmelser overvejes.

Der er to ændringsmuligheder:

- 1) at kræve kørekort til kategori B som betingelse for indstilling til prøve til kategori C-D.
- 2) at lade bestået prøve til kategorierne C-D alene give kørekort til disse kategorier.

Færdselssikkerhedskommissionen har ikke færdigbehandlet dette spørgsmål.

4.10. Uddannelse af motorcykelførere.

Det er færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at der bør foretages en meget kraftig indsats med henblik på en nedbringelse af det meget store antal dødsulykker, der er forbundet med motorcykelkørsel.

Kommissionen har i denne forbindelse drøftet de forslag til en forbedret motorcykeluddannelse, der er fremsat i Nordisk Trafiksikkerhedsråds rapport nr. 19 - Uddannelse af motorcykelførere. Rapportens sammenfatning er optaget som bilag nr. 4 til denne betænkning.

Kommissionen er enig i det udgangspunkt, der tages i rapporten - nemlig at det ikke fortsat kan accepteres, at ulykkesrisikoen for motorcyklister skal ligge langt over det niveau, som i øvrigt findes i trafikken.

Man er ligeledes enig i den opfattelse, at hvis man på en bedre måde, end det gøres i dag, kan udnytte samfundets muligheder for uddannelse og oplæring, vil ulykkesrisikoen kunne påvirkes i nedadgående retning.

På denne baggrund kan kommissionens flertal anbefale, at de forslag om tilrettelæggelsen og indholdet af motorcyklistuddannelsen, som fremgår af rapporten, søges gennemført i Danmark.

I rapporten foreslår Nordisk Trafiksikkerhedsråd (NTR), at det først bliver muligt at føre motorcykel med et motorvolumen på

3

over 410 cm³, efter at aspiranten, der skal have mindst 1 års erfaring med kørsel på mindre motorcykel, har gennemført et efteruddannelsesprogram.

Efteruddannelsen skal dels indeholde en repetition af de væsentlige dele af grundkurset, dels omfatte en teoretisk og praktisk gennemgang af de emner, som erfaringsmæssigt indeholder van- Mindretallets opfattelse er gengivet i afsnit 5.

skeligheder. Der tænkes herved på kørsel på grus, i vådt føre
ø.s.v.

Det fremgår af rapporten, at det bør foretrækkes at lade efteruddannelsen afslutte med en køreprøve. Den arbejdsgruppe, der har udarbejdet rapporten, peger dog også på muligheden for alene at kræve, at aspiranten gennemgår efteruddannelseskurset.

En konsekvent gennemførelse af arbejdsgruppens synspunkter vil være at kræve, at efteruddannelsesprogrammet til motorcykel over 410 cm - som i Japan - skal gennemføres på en motorcykel i denne klasse. Arbejdsgruppen anfører, at et sådant krav gennemførelse vil indebære betydelige praktiske og økonomiske problemer for køreskolerne og dermed for køreskoleeleverne. Det vil være beklageligt, hvis gennemførelsen af en uddannelsesplan som den her skitserede skulle strandе på modstand, der skyldes disse problemer.

Arbejdsgruppen vil bl.a. derfor ikke afvise, at efteruddannelsesprogrammet kan gennemføres på moderne motorcykler med motorer på mindst 370 cm³ og en egenvægt på mindst 170 kg.

Et flertal af færdselssikkerhedskommissionens medlemmer er enig i, at der er behov for særlige foranstaltninger over for de mange ulykker, der specielt er forbundet med kørsel med de meget store motorcykler over 410 cm .

Disse store motorcykler udfylder ikke i Danmark et transportbehov, der ikke kan tilgodeses af mindre motorcykler, og man finder det bl.a. på denne baggrund ikke betænkeligt at stille særlige krav til opnåelse af kørekort til disse store motorcykler.

På baggrund af de store ulykkestal for motorcyklister, er et flertal i kommissionen af den opfattelse, at NTR-rapportens forslag bør følges. Det er herved flertallets opfattelse, at efteruddannelsen bør ske på motorcykler med et motorvolumen på mindst 410 cm . Flertallet har i den forbindelse bemærket sig, at Dansk

Kørelærerunion finder, at der er visse praktiske og økonomiske problemer knyttet til en sådan ordning, problemer, som efter flertallets opfattelse helt overskygges af fordelene ved den langt mere realistiske øvelseskørsel, der kan finde sted på de store motorcykler.

Ulykkerne med motorcykler rammer typisk yngre mennesker, der antages at udgøre den langt væsentligste ejer/brugergruppe af disse køretøjer. Kommissionens flertal kan på denne baggrund anbefale, at kørekort til motorcykel på over 410 cm først bør kunne erhverves, når den pågældende har haft mindst 2 års kørsels-erfaring på en mindre motorcykel, og han, efter gennemført efteruddannelse, består en supplerende prøve. Den pågældende vil efter flertallets opfattelse efter de 2 år på en mindre motorcykel have opnået den yderligere modenhed, der må anses for meget vigtig ved kørsel med de meget store motorcykler.

5. BETÆNKNINGSBIDRAG.

Et mindretal inden for flertallet (Hovmand (V) og Chr. Christensen (KF)) tilslutter sig de færdselssikkerhedsmæssige begrundelser i betænkningen for en forbedring af køreuddannelsen, men finder, at sådanne forbedringer må kunne gennemføres gennem øgede krav til køreprøven og ikke ved indførelse af obligatoriske timetal, obligatoriske krav om kørsel på øvelsespladser, køre-tekniske anlæg m.v.

Et mindretal i færdselssikkerhedskommissionen, Mogens Voigt (FP), ønsker at fremkomme med følgende:

Når man til stadighed i sit daglige virke vil tilstræbe, at der opnås den størst mulige sikkerhed i trafikken, kan det til tider være overordentligt vanskeligt at tage den rigtige stilling til de forslag, der kommer fra forskellig side.

Færdselssikkerhedskommissionens overvejelser vedrørende indførelse af teoretisk, skriftlig prøve må efter nøje gennemtænkning imidlertid efter mindretallets opfattelse være en forkert disposition at træffe.

Indførelsen af skriftlig prøve vil bevirke, at der lægges mere vægt på det uddannelsesorienterede end det prøveorienterede. Det vil være at gøre folkeskolens nuværende eksamenssystems dårligdomme om igen. Mindretallet tror ikke på, at et eksamensresultat afgivet efter et kryds- og bollesystem vil være et godt bedømmelsesgrundlag af, om eleven har forstået de principper, der gælder for al færdsel i trafikken.

Mindretallet har den opfattelse, at selvstudium for mange stadig vil være den mest velegnede form for indlæring. Nogle kan bedre end andre forstå stoffet ved, at det forklares igen og igen, men andre kan meget bedre læse sig til en forståelse. På denne baggrund kan det ikke være et færdselssikkerhedsmoment at indføre skriftlig prøve frem for den nuværende mundtlige.

Mindretallet mener, at eleven er bedst tjent med en mundtlig overhøring, hvoraf det **vil** fremgå, om eleven har sat sig tilstrækkeligt ind i de regler, der gælder for at kunne færdes i trafikken på en sikker og betryggende måde. En skriftlig prøve vil være at gøre eleven en bjørnetjeneste, idet det vil være et held, om der bliver sat kryds det rigtige sted.

Derudover vil mindretallet mene, at 20 tvungne lektions-timer er en unødvendig stramning, idet det i dag fungerer på den måde, at elever kan gå til teoriundervisning så længe de vil for en rimelig betaling. Tvungne timer vil kun betyde een ting: Kasseapparatet vil klinge hyppigere og mere lystigt hos kørelærerne.

Mindretallet beklager, at kommissionen fremkommer med forslag til oprettelse af lukkede øvelsespladser og køretekniske anlæg.

Mindretallet kan heller ikke tilslutte sig, at færdsels-sikkerhedskommissionen skal anbefale efteruddannelse af nuværende kørelærere. Mindretallet mener, at ansvarlige kørelærere selvfølgelig holder sig bekendt med de ændringer, der foretages i færdselslovgivningen og ud fra dette gennemfører en ansvarsfuld undervisning af de vordende trafikanter. Gør de ikke dette, vil det naturligvis vise sig ved de afsluttende prøver, hvis ellers den prøvesagkyndige er sig sit ansvar bevidst. Derudover har mindretallet tillid til, at den til enhver tid siddende justitsminister vil benytte sig af sin ret **til** at benytte den bemyndigelse, som er givet ham/hende i færdselslovens § 66, stk. 3, hvor der kan fastsættes bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer, såfremt der opstår tvivl om, hvorvidt en kørelærer underviser efter de gældende regler.

Mindretallet finder også, at de nuværende undervisningsfor-

mer og prøver for storvognschaufførerne er tilstrækkelige, hvorfor mindretallet ikke kan tilslutte sig færdselssikkerhedskommissionens udtalelse om, at der bør ske en overgang fra den nuværende prøveorienterende ordning til et system, der i højere grad stiller en række positive krav til selve indholdet af uddannelsen.

Man bliver ikke en bedre motorvognsbilist, fordi man under uddannelsen har talt med en række pædagoger, som et flertal i kommissionen ønsker.

Mindretallet tror heller ikke på, at det vil være en klog disposition at indføre et forbud om, at man først må køre på store motorcykler, efter man i et år har kørt på en mindre og samtidig har modtaget en efteruddannelse på moderne motorcykler med en motorstørrelse på mindst 370cm³ og en egenvægt på mindst 170 kg.

Man burde i stedet indføre en regel om, at tunge knallerter - som alle eksperter, bortset fra justitsministeriets embedsmænd, har erklæret er et godt og sikkert køretøj - kunne benyttes som en letvægtsmotorcykel, når en særlig prøve var bestået i stedet for at forbyde disse fremragende køretøjer.

Naturligvis har mindretallet forståelse for, at de mange ulykker med motorcykler bør nedbringes til et andet niveau end det nuværende ulykkelig høje, men det er en forkert fremgangsmåde at anvende, når man vil forbyde kørsel på de tunge og stærkere maskiner. Der er jo i princippet ikke særlig stor forskel på de tophastigheder, der kan opnås af forskellige motorcykler.

Mindretallet vil afslutningsvis gerne tilføje, at det er tilfredsstillende, at færdselssikkerhedskommissionens opfattelse af periodiske syn af biler udelukkende er et lovgivningsanliggende, som kommissionen ikke skal blande sig i.

Mindretallet finder endelig det er en svækkelse af færdsels-sikkerheden, at der er lagt moms på kørerundervisning. Herved bliver kørertimerne fordyret, hvilket igen bevirker, at der tages en undervisningstime mindre - den time som måske er afgørende for, om den kommende motorfører klarer en pludselig fare-situation i trafikken.

Mindretallet finder det besynderligt, at det står alene med denne momsfordømmelse på kørerundervisningen blandt folk, der beskæftiger sig med færdselssikkerhed. - Spændende om organet Rådet for større færdselssikkerhed snart lader sin protest gælde udover dronningeriget. Årsmødet i februar 1980 ville være en god lejlighed til at protestere over for denne færdsels-sikkerhedsmæssige dårlighed.

Mindretaludtalelse til betænkningen fra Ib Larsen (CD):
Indførelse af skriftlig prøve som afslutning på teoriundervis-
ningen.

Mindretallet går imod den skriftlige prøve, som efter vor opfattelse ikke vil give en god mulighed for at bedømme, om eleven har forstået prøvens spørgsmål.

Mindretallet mener, man i stedet skal have en mundtlig overhøring bl.a. med færdselssituationer (lysbilleder) efter Åbenrå-metoden. Denne vil give eleven mulighed for en indleven i situa-tionen, og overhøreren vil bedre kunne bedømme, om eleven har for-stået opgaven.

Den forståelse, en kommende bilist kan tilegne sig af færd-selssituationer, er efter mindretallets opfattelse meget vigtig, ikke mindst på det teoretiske område, især med de muligheder en moderne teoriundervisning i lokaler, der er indrettet med udstyr, der giver eleven stort indblik i færdselsforståelse, kan give.

Obligatorisk efteruddannelse af kørelærere.

Mindretallet kan ikke tilslutte sig en obligatorisk efteruddannelse af kørelærere.

Man er bekendt med færdselslovens § 66, stk. 3, der giver justitsministeren bemyndigelse på dette område.

Efter mindretallets opfattelse er den danske kørelærerstand helt i stand til selv at sørge for, at kørelærerne følger med udviklingen inden for deres område, og at de eksempelvis har deres egen kursusejendom på Fyn.

Så vidt mindretallet er orienteret finder der ikke obligatorisk efteruddannelse sted i andre uddannelser såsom læger, jurister, folkeskolelærere, gymnasielærere m.fl. Hvorfor så kørelærere?

Mindretallet kan anbefale, at de kørelærere, der efteruddanner sig, får en mærkat eller lignende, der godtgør over for forbrugerne af en køreskole, at efteruddannelse har fundet sted.

Mindretalsudtalelse til betænkningen fra Færdselssikkerhedskommissionen fra M. C. Holst (Retsf.).

Arbejdet med reduktion af de - trods senere års faldende - stadig for store antal færdselsulykker besværliggøres bl.a. af den manglende eentydighed i de foreliggende statistikker. Man betænker eksempelvis den fortsatte offentlige debat om hvorvidt den af -73-oliekrisen foranledigede afskaffelse af den "fri hastighed" har - eller ikke har hovedæren for reduktionen i færdselsulykkerne.

Denne usikkerhed aflæses også af udtalelser og forslag i nærværende betænkning.

Her kan registreres A: eksempler på forslag til væsentlige ændringer i køreuddannelsen; ændringer, om hvilke der kan formo-

des-, håbes-, ønskes- men intet sikkert vides om et positivt resultat: reduktion i antallet af færdselsulykker.

Der kan yderligere registreres B: et eksempel, hvor kommissionsflertallet ikke har villet drage den fulde konsekvens indenfor et konkret område, hvor der undtagelsesvis har foreligget utvetydige videnskabelige beviser for årsager til trafikulykker.

ad A:

Obligatorisk efteruddannelse af kørelærere.

Mindretallet tilslutter sig mindretalsudtalelser fra Mogens Voigt og Ib Larsen, og kan dermed ikke tilslutte sig forslag om obligatorisk efteruddannelse af kørelærere. Kørelærerne repræsenterer formentlig en ligeså stor spredning i faglig dygtighed som enhver anden faggruppe. Uanset dette må det af principielle grunde afvises at pålægge kørelærerne en forpligtelse til efteruddannelse, når det erindres, at en sådan pligt ikke pålægges nogen anden samfundsgruppe; herunder samfundets topplacerede akademikere.

Køretekniske anlæg.

Mindretallet er enig med flertallet i værdien af indledende øvelser på lukket øvelsesplads ("kravlegård"), men savner derimod statistisk belæg for, at øvelser på køreteknisk anlæg (som eengangsforeteelse i forbindelse med køreuddannelse) skulle virke ulykkesdæpende. Kommissionen har modtaget redegørelse for reducerede dumpeprocenter i de politikredse, hvor der igennem de senere år har været tilbudt undervisning på køreteknisk anlæg. Imidlertid savnes der bevis for at lavere dumpeprocent skulle være et umiddelbart indicium for ringere tilbøjelighed til at forvolde ulykker. Mindretallet finder derfor, at en eventuel ændring fra tilbud om- til pligt til at gennemføre

glatførekursus bør gøres betinget af opstilling af statistiske modeller, hvorved det i nærmere fremtid kan godtgøres, at glatførekursisterne er mindre disponerede for at forvolde ulykker; anderledes udtrykt: det må ved statistik afkræftes, at de på glatførebanelen erhvervede tekniske færdigheder via "overmodighedsfaktoren" blot medfører status quo eller ligefrem større ulykkestilbøjelighed:

Teoriundervisning.

Mindretallet kan ikke tilslutte sig forslaget om obligatorisk teoretisk grundkursus på minimum 20 lektioner à 45 minutter. Mennesker - herunder køreelever - er så forskellige med hensyn til forudsætninger, uddannelse, tilegnelseserfaring og -metode, at en fast fælles norm forekommer ulogisk, urimelig og uhensigtsmæssig. Den af samfundet uddannede og beskikkede eksaminator bør være samfundets garant for at kørekandidaten i rimeligt omfang har kaperet den nødvendige teori.

Teoriprøver•

Mindretallet kan ikke tilslutte sig forslaget om skriftlige og ens teoriprøver, og skal herunder henholde sig til et tidligere udvalgsarbejde herom} betænkning nr. 175/1957, hvor udvalget i sin konklusion (jfr. herved betænkningens afsnit 4.5.2.1.) frarådede, at skriftlige teoriprøver anvendes i stedet for mundtlige overhøringer. Der foreligger for mindretallet ingen overbevisende argumenter for at fravige denne tidligere konklusion. Det ses ikke at være kommissionens opgave at anbefale en ændret eksaminationsform, fordi denne form "vædsættes af offentligheden" i vort svenske naboland, eller fordi den eventuelt vil kunne "bedre den ofte spændingsfyldte og dramatiske atmosfære omkring prøven (!) (flertalsbetænkningen, afsnit 4.5.1.).

Opgaven må alene bestå i forholdsregler og prøver, der bevis¹igt reducerer ulykkestilbøjeligheden.

At den nugældende mundtlige eksaminationsform medfører visse uligheder ses ejheller at være noget argument for "ensartede" og skriftlige prøver. Det bør her erindres, at ingen eksaminator er fejlfri, hvorfor der almindeligvis accepteres et vist mål af "uensartethed" i enhver "eksamenssituation", uanset om kandidaten skal være kok, teolog eller grovsmed!

ad B:

Motorcykelkørekort.

Mindretallet finder det ikke vidtrækkende nok, at 2 års køreerfaring på en mindre motorcykel gøres til betingelse for kørsel med større motorcykel, som foreslået af flertallet.

Kommissionsflertallet bemærker korrekt, at motorcykelulykkerne fortrinsvis rammer yngre mennesker, men har ikke villet drage de fulde konsekvenser af de seneste års videnskabelige undersøgelser om emnet.

Eksempelvis har civilingeniør Carsten Wass (DtH) og den tyske trafikforsker dr. Gerhard Munsch, München, ved uafhængige undersøgelser vist, at de yngste motorførere i de første 7 år har en markant højere ulykkesstatistik end gennemsnittet. (Munsch taler om de 7 "forbistrede" år!). Dette gælder selvsagt såvel kørsel med 2- som med 4-hjulede køretøjer. At konsekvenserne af dette "ungdomsovermod" er særlige blodige for så vidt angår de 2-hjulede køretøjer må formentlig tilskrives motorcyklistens særlige udsathed, samt de senere års velstandstigning, der har gjort motorcykler med gigantomotorer på op til 1300 cm slagvolumen ret almindelige. Her er tale om køretøjer der med hensyn til såvel acceleration som topfart langt overgår de mest avancerede og kostbare bilers ydeevne, altså

transportapparater, der, med dette lands geografiske udstrækning, må betegnes som absurde. Det bemærkes, at en motorcykel med blot 400 cm³-motor har en topfart på næsten 200 km/t.

Af principielle grunde bør et totalforbud mod import og salg af de ekstremt tunge motorcykler undgås, men mindretallet finder det herunder af afgørende betydning, at disse maskiner ikke gives i hænderne på førere, der ikke har mindst førnævnte 7 års erfaring og modningstid bag sig. Videre afviser mindretallet flertallets betegnelse af en 400 cm -motorcykel med nævnte næsten 200 km/t topfart som en "mindre motorcykel". Mindretallet finder derfor, at grænsen for de unge føreres maskiner sættes ved 125- 150 cm , der, med en topfart over de nugældende tilladte max. hastigheder tilgodeser ethvert rimeligt transport-behov. Mindretallet finder hermed flertallets overvejelser vedrørende senere supplerende køreprøve, herunder om denne bør tillades gennemført med en motorcykel på 370 cm , for mindre væsentlig: hvis den unge mand i perioden 18-25 år har benyttet sin letvægtsmotorcykel, vil disse års rutine og øgede modenhed danne den bedste sikring når (eller hvis (!)) den tunge maskine erhverves.

Mindretallet bemærker udtrykkeligt, at det findes særligt beklageligt, at kommissionsflertallet ikke har villet angive tilstrækkeligt vidtgående forslag i begrænsning i brug af motorcykler i overensstemmelse med de videnskabelige og statistiske argumenter herfor, på baggrund af at flertallet (jfr. afsnit A, ovenfor) har foreslået flere radikale forslag til ændring af bestående forhold uden at have sandsynliggjort - endsige bevist disse ændrings praktiske nyttevirkning.

Mindretallet skal endelig erklære sig enig i de principielle bemærkninger vedrørende trafikkundskab; især betydningen

af at den vordende motorfører undervises om børns og andre svage trafikanters færden i trafikken, herunder de to-hjulede trafikantgrupper', mindretallet vil dog samtidig påpege, at selv den bedste undervisning og eksamination af motorførere må suppleres med øget indsats for adskillelse af de "hårde" og "bløde" trafikanter. Ifølge betænkningen ønsker man at give køreeleven "en fremhævelse af de økonomisk betingede grænser for, hvor sikker en vej kan bygges" Imidlertid bibringes eleven kun den rette sans for proportioner, såfremt udgifter til f.eks. etablering af 1 km. cykelsti og en fodgængertunnel sammenholdes med den kapitaliserede værdi af udgifterne af f.eks. 50 års "institutionsopbevaring" af et 100% trafikinvalidiseret menneske.

Supplerende kommentarer fra kørelærer Erling Hansen,
Dansk Kørelærer-Union.

Undertegnede har bemærket enkelte udtalelser vedrørende moms på køreundervisningen .

Fra kørelærerside anser vi denne fordyrelse af undervisningen for at modarbejde bestræbelserne på at gøre nye bilister mere trafiksikre. Kørelærerunionen virker fortsat for en afskaffelse af denne afgift gennem henvendelser til skatte- og afgiftsministeren.

6. SAMMENFATNING.

Betænkningen indeholder justitsministeriets færdselssikkerhedskommissions forslag til forbedring af uddannelsen af motorførere i Danmark.

Pkt. 1. indeholder kommissionens almindelige bemærkninger vedrørende behovet for en ændring af køreuddannelsen i Danmark. Det påpeges, at de hidtidige foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden i Danmark primært har rettet sig mod køretøjet og dets sikkerhedsudstyr samt vejen og dens omgivelser.

Danske og udenlandske uheldsanalyser tyder imidlertid på, at menneskelige fejl er den helt dominerende ulykkesårsag i trafikken, og det anses derfor for nærliggende, at denne faktor vil kunne formindskes gennem foranstaltninger, der bredt kan sammenfattes under begrebet uddannelse.

Under pkt. 2. og 3. redegøres kort for den nugældende køreuddannelsesordning samt for forskellige overvejelser om ændrede køreuddannelsesformer på internationalt plan.

Kommissionen har ikke på alle punkter kunnet opnå enighed om retningslinierne for en ændret køreuddannelse. Forslag, hvorom der er enighed, samt flertallets forslag beskrives under betænkningens pkt. 4, mens mindretalsudtalelser er anført under pkt. 5.

Pkt. 4. indeholder færdselssikkerhedskommissionens overvejelser og flertallets forslag til en ændret køreuddannelse.

I pkt. 4.1. redegøres for detaljerede forslag til selve køreundervisningens formål, indhold og tilrettelæggelse. Det fremhæves, at formålet bl.a. må være at give eleverne færdighed i at bedømme trafikken kritisk og føre køretøjet uden fare

for sig selv og andre samt bidrage til, at eleverne bliver hensynsfulde og ansvarsbevidste motorførere.,

Det foreslås, at undervisningen tilrettelægges således, at det teoretiske stof kædes sammen med de praktiske øvelser, således at eleverne nogenlunde samtidig præsenteres for de samme færdselsproblemer set fra den teoretiske og fra den praktiske side.

Flertallet foreslår, at den praktiske uddannelse starter på små lukkede øvelsespladser, hvor eleven kan indøve den grundlæggende beherskelse af køretøjet.

I afsnittet opstilles endvidere et detaljeret undervisningsprogram - både med hensyn til den teoretiske og den praktiske uddannelse.

I pkt. 4.2. foreslås det, at der indføres et obligatorisk teoretisk grundkursus på ca. 20 lektioner hos en godkendt kørelærer.

Under pkt. 4.4. drøfter kommissionen, om det - ud over kravet om praktisk undervisning på de små lukkede øvelsespladser - tillige skal gøres obligatorisk at gennemgå et kursus på de store køretekniske anlæg. Flertallet finder, at dette vil være et nyttigt supplement til den ombefattede nye køreuddannelse og foreslår, at øvelser på sådanne anlæg gøres obligatoriske.

Selv om undervisningen efter flertallets opfattelse bør gøres mere uddannelsesorienteret end prøveorienteret foreslås køreprøverne i afsnit 4.5. opretholdt med det formål at sikre, at uddannelsen er gennemført på tilfredsstillende måde.

B,l.a. med henblik på en mere ensartet bedømmelse ved prøverne foreslås både den teoretiske og den praktiske prøve standardiseret.

Flertallet finder, at den nuværende teoretiske prøve bør

ændres til en skriftlig teoriprøve udformet som såkaldte multiple-choice opgaver.

Varigheden af den praktiske prøve foreslås forlænget.

I afsnit 4.6. drøfter kommissionen de krav, der bør stilles til kørelærerne i det nye køreuddannelsessystem.

Man finder, at der som betingelse for at kunne indstille sig til en kørelærerprøve bør stilles, at kørelæreren har gennemgået en uddannelse, der er godkendt af justitsministeriet.

Kommissionens flertal kan i øvrigt tilslutte sig, at justitsministeriet udnytter bemyndigelsen i færdselslovens § 66, stk. 3, til at fastsætte bestemmelse om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer.

Flertallet er ligeledes enig i de principper for gennemførelsen af efteruddannelsen, som fremgår af en indstilling af 27. juni 1978 fra en arbejdsgruppe under justitsministeriet (bilag 2).

Under afsnit 4.7. anfører kommissionen, at de køreprøvesagkyndiges uddannelsesniveau skal justeres med henblik på at tilfredsstille de krav, en ændret køreuddannelse vil medføre.

Det er i afsnit 4.8. efter flertallets opfattelse rimeligt, at de principper, der er foreslået for den almindelige bilistuddannelse, overføres på uddannelsen til de store køretøjskategorier.

Endvidere finder man - under hensyn til den afsvækkede betydning prøverne får - det nærliggende at overveje et prøvesystem, der ikke som det nuværende kræver anvendelse af betydelige ressourcer fra politiets og bilinspektørernes side.

I afsnit 4.9. drøfter kommissionen rimeligheden af den gældende ordning, hvorefter kørekort til de store køretøjskategorier automatisk giver ret til at føre almindelig bil.

I afsnit 4.lo. foreslås det, at der gøres en meget kraftig indsats med henblik på nedbringelse af det meget store antal dødsulykker, der er forbundet med motorcykelkørsel.

Flertallet kan på denne baggrund tilslutte sig forslag til en forbedret motorcyklistuddannelse, der er fremsat i rapporten "Uddannelse af motorcykelførere" fra Nordisk Trafiksikkerhedsråd. (Rapportens sammenfatning er optaget som bilag 4). Flertallet foreslår i den forbindelse, at man skal have mindst 2 års kørsels-erfaring på mindre motorcykel, før eleven efter gennemgået supplerende uddannelse består en særlig prøve.

I afsnit 5 redegør mindretallet i kommissionen for deres synspunkter bl.a. mod at indføre skriftlige teoriprøver og obligatorisk teoriundervisning. Der er endvidere modstand mod forslaget om efteruddannelse af kørelærere og den foreslåede ændring af storvogns- og motorcyklistuddannelsen samt mod obligatorisk krav om kørsel på øvelsespladser, køretekniske anlæg m.v.

7. BILAG TIL FÆRDSELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING
OM KØREUDDANNELSEN.

- Bilag 1. Køreprøver i forskellige lande.
- Bilag 2. Indstilling af 27. juni 1978 fra justitsministeriets arbejdsgruppe vedrørende efteruddannelse af kørelærere.
- Bilag 3. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 144 af 15. april 1977 om kørekort.
- Bilag 4. Sammenfatningen i Nordisk Trafiksikkerhedsråds Rapport nr. 19 - Uddannelse af motorcykelførere.
- Bilag 5. Kort over køretekniske anlæg i Danmark.
- Bilag 6. Udenlandske regler om kørekort til de store køretøjskategorier.
- Bilag 7. Notat fra færdselssikkerhedskommissionens sekretariat om antallet af motorcykler i Danmark.
- Bilag 8. Forslag til retningslinier for pensum i de teoretiske fag for kørelæreruddannelsen til almindelig personbil (kategori B).

Køreprøver i forskellige lande.

Land	Prøve i alm. trafik	Prøve på sær- lig bane	Skrift- lig prøve	Mundt- lig prøve
Australien	ja	nej	nej	ja
Belgien	ja	ja	ja	nej
Canada	ja	nej	ja	nej
Danmark	ja	nej	nej	ja
Finland	ja	nej	ja	(ja) ^{xx)}
Frankrig	ja	nej	ja	nej
Tyskland	ja	(ja) ^{xx)}	ja	nej
Japan	ja	ja	ja	nej
Holland	ja	nej	ja	nej
Norge	ja	nej	ja	ja
Portugal	ja	nej	nej	ja
Spanien	ja	nej	ja	nej
Sverige	ja	nej	ja	nej
UK (United Kingdom)	ja	nej	nej	ja
U.S.A.	ja	(ja) ^{xx)}	ja	nej

x) Oplysningerne bygger primært på OECD-rapporten "Driver Instruction" fra 1976.

xx) I særlige tilfælde.

JUSTITSMINISTERIETS ARBEJDSGRUPPE VEDRØRENDE
EFTERUDDANNELSE AF KØRELÆRERE.

Den 27. juni 1978.

Indstilling fra Justitsministeriets arbejdsgruppe vedrørende
efteruddannelse af kørelærere.

1. Ved § 66, stk. 3, i færdselsloven af 1976 har justitsministeren fået bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer.

Til denne bestemmelse i færdselslovforslaget var der knyttet følgende bemærkninger:

"Efter den foreslåede bemyndigelse i stk. 3 kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer. Tilsvarende krav kan ikke stilles efter de gældende regler. Forslaget skal ses på baggrund af, at der til stadighed sker ændringer i færdselsreglerne og afmærkningsreglerne, og at det må anses for påkrævet at forlange af kørelærerne, at disse gennem efteruddannelse holder sig á jour med udviklingen. Samtidig vil kørelærerne gennem en passende efteruddannelse kunne drage fordel af de nye erfaringer, der indhøstes vedrørende kørelærernes arbejdsområde. En kørelærer, der ikke modtager supplerende efteruddannelse, bør derfor kunne nægtes fornyelse af godkendelsen som kørelærer."

2. Ved skrivelse af 3. oktober 1977 nedsatte justitsministeriet en arbejdsgruppe med den opgave at overveje spørgsmålet om efteruddannelse af kørelærere.

Arbejdsgruppen fik følgende sammensætning:

- a. politiinspektør J.H. Hasselriis (formand),
- b. politimester Feilberg Jørgensen, politimesterforeningen,
- c. kørelærer Erling Hansen, Dansk Kørelærer-Union,

- d. bilinspektør Folmer Kristiansen, bilinspektørforeningen,
- e. politiinspektør H.V. Rasmussen,
- f. politiingeniør P. Krøigaard, justitsministeriet, og
- g. fuldmægtig Søren Juul, justitsministeriet (sekretær).

3. Arbejdsgruppen har afholdt 6 møder.

Resultatet af arbejdsgruppens overvejelser fremgår af det udkast til bekendtgørelse om efteruddannelse af kørelærere, der er indeholdt under pkt. 4.

Under pkt. 5 har arbejdsgruppen knyttet enkelte bemærkninger til forskellige bestemmelser i bekendtgørelsen.

Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af kørelærere.

p 1

I henhold til § 66, stk. 3, i færdselslov nr. 237 af lo. juni 1976 foretages følgende ændringer i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 395 af 21. november 1966 om godkendelse af kørelærere, som ændret ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 232 af 23. maj 1978:

1. § 10, stk. 5i affattes således:

"Stk. 5. Godkendelsen gælder i 5 år og fornyes på begæring, såfremt betingelserne i § 12 er opfyldt."

2. Efter § 11 indsættes:

"FORNYELSE AF GODKENDELSEN.

§ 12. Fornyelse af godkendelsen som kørelærer er betinget af, at kørelæreren fortsat har kørekort og

- 1) i de sidste 3 år jævnligt har ført bil, henholdsvis motorcykel,
- 2) ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens g 78, stk. 2,
- 3) godtgør i den forløbne periode jævnligt at have drevet undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve
Samt
- 4-) har modtaget bevis for at have gennemgået et efteruddannelseskursus, der er godkendt af justitsministeriet.

Stk. 2. Ansøgning om fornyelse af kørelærergodkendelsen indgives til politiet i den politikreds, hvor kørelæreren bor. Ansøgningen skal være vedlagt et bevis for, at kørelæreren inden for de sidste 5 år efter godkendelsen som kørelærer eller efter sidste fornyelse af godkendelsen har gennemgået et godkendt efteruddannelseskursus til de køretøjskategorier, som ansøgningen omfatter.

A. Indhold og varighed af efteruddannelseskurser m.v.

§ 13. Et efteruddannelseskursus skal omfatte emnerne køretøjskendskab, færdselslære og undervisningslære. Mindst halvdelen af lektionerne skal vedrøre færdselslære.

Stk. 2. Kurset skal indeholde en gennemgang af de emner, der efter de gældende bestemmelser skal indgå i den almindelige køreuddannelse.

Stk. j. Køretøjskendskab skal omfatte køretøjernes indretning og udstyr, herunder mulighederne for at konstatere fejl, der har sikkerhedsmæssig betydning. Køretøjskendskab skal endvidere omfatte en gennemgang af de fysiske faktorer, der er bestemmende for køreteknik og køreegenskaber.

Stk. 4. Færdselslære skal omfatte de almindelige bestemmelser i færdselslovgivningen med særlig vægt på eventuelle nyere ændringer. Færdselslære skal endvidere omfatte en gennemgang af de menneskelige faktorer, der er bestemmede i færdslen med særlig vægt på faremomenter, som det gennem forudseenhed i trafikken er muligt at undgå eller formindske. Færdselslære skal også omfatte en gennemgang af, hvorledes der bør reageres i kritiske situationer. Denne del af kurset skal indeholde en almen orientering vedrørende trafikken og samfundet, herunder omtale af ulykkesstatistikken samt en gennemgang og drøftelse af de økonomiske og menneskelige ofre, trafikken medfører.

Stk. 5. Undervisningslære skal omfatte en vejledning i tilrettelæggelse og gennemførelse af den almindelige teoretiske og praktiske køreuddannelse.

§ Vi. Et efteruddannelseskursus til bil skal omfatte mindst 30 lektioner (å 45 minutter). Kursus vedrørende motorcykel og bil med påhængsvogn skal yderligere omfatte henholdsvis mindst 4 og mindst 8 lektioner, hvor der skal lægges vægt på forhold, der specielt vedrører disse køretøjsarter.

§ 13' De udgifter, der er forbundet med deltagelse i et efteruddannelseskursus, afholdes af kursUSDeltagerne.

EFTERUDDANNELSEN.

B. Godkendelse af efteruddannelseskurser.

§ 16. Ansøgning om godkendelse af et efteruddannelseskursus indgives til justitsministeriet.

Stk. ?. Ansøgningen skal være vedlagt en undervisnings-

plan, der angiver Indholdet af de enkelte undervisningslektioner. Det skal af planen fremgå, at de krav til kursets indhold og varighed, der fremgår af § 13 og § 14, er opfyldt.

Stk. 3. Det skal af ansøgningen fremgå, i hvilke lokaler undervisningen skal foregå, samt hvilke lærebøger og andre undervisningsmidler der tænkes anvendt. Ansøgningen skal endvidere indeholde oplysning om, hvem der skal undervise på kurset samt de pågældendes faglige og pædagogiske kvalifikationer.

Stk. 4. Justitsministeriet kan nægte at godkende et efteruddannelseskursus, hvis dette ikke skønnes at kunne gennemføres med et tilstrækkeligt fagligt og pædagogisk indhold.

C 17. Godkendelse kan kun meddeles til efteruddannelseskurser, der er åbne for enhver godkendt kørelærer. Kursusafgiften skal være den samme for alle deltagere i et kursus.

§ 18. Godkendte efteruddannelseskurser er undergivet justitsministeriets tilsyn og kontrol. Justitsministeriet kan forlange oplysning om ethvert forhold i forbindelse med efteruddannelseskurset og kan i godkendelsesperioden kræve ændringer i dette.

§ 19. En godkendelse gælder i 3 år.

Stk. 2. Godkendelsen kan dog tilbagekaldes, hvis efteruddannelsen ikke gennemføres i overensstemmelse med godkendelsen. Godkendte efteruddannelseskurser skal løbende medtage ændringer i færdselslovgivningen og bestemmelserne om den almindelige køreuddannelse. Andre væsentlige ændringer kræver justitsministeriets godkendelse.

C. Kursusbevis»

§ 20. Ved afslutningen af et efteruddannelseskursus udleveres der et kursusbevis til deltagerne. Det skal fremgå af kursusbeviset, at efteruddannelseskurset er godkendt af justitsministeriet.

Stk. 2. Kursusbevis kan nægtes udleveret til deltagere, der ikke har gennemført kurset på tilfredsstillende måde.

Stk. 3« Nægtelse af udlevering af kursusbevis kan indbringes for justitsministeriet."

3. g 12 og f 13 bliver herefter 8 22 og § 23.

§ 2.

Bekendtgørelsen træder i kraft den xx 19. ••

Stk. 2. Fornyelse af en kørelærergodkendelse kan dog uden fremlæggelse af bevis for at have gennemgået et godkendt efteruddannelseskursus meddeles til kørelærere, hvis godkendelse udløber inden den xx 19

Stk. 3. Justitsministeriet kan godkende, at en efteruddannelse, der er gennemført på et efteruddannelseskursus efter den 1. september 1976, helt eller delvis erstatter en efteruddannelse på et godkendt efteruddannelseskursus efter denne bekendtgørelse, såfremt kurset i det væsentligste har opfyldt betingelserne i denne bekendtgørelse.

JUSTITSMINISTERIET, den xx 19

5. Arbejdsgruppen har af overskuelighedshensyn fundet det hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om efteruddannelse af kørelærere indarbejdes i den gældende bekendtgørelse nr.

395 af 21. november 1966 om godkendelse af kørelærere.

Arbejdsgruppens overvejelser vedrører kun civile kørelærere, men man kan anbefale, at tilsvarende efteruddannelseskurser gennemføres inden for forsvarets og civilforsvarets områder.

Arbejdsgruppen har følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser i udkast til bekendtgørelsen:

Ad pkt. 2, § 112.

Bestemmelserne er i det væsentligste en gentagelse af de gældende regler i færdselslovens § 66.

Ad pkt. 2, § 13.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at afgrænsningen mellem emnerne køretøjskendskab, færdselslære og undervisningslære på forskellige områder vil kunne give anledning til visse vanskeligheder.

Man er ligeledes opmærksom på, at den normering af indholdet af de enkelte "fagområder", der fremgår af stk. 3, 4 og 5 i kun giver begrænset vejledning ved tilrettelæggelsen af de enkelte kurser. Arbejdsgruppen har imidlertid fundet det u hensigtsmæssigt at opstille en detaljeret efteruddannelsesplan, idet kursernes tilrettelæggelse bør ske under hensyn til de til enhver tid gældende regler om den almindelige køreuddannelse.

Arbejdsgruppen har i denne forbindelse anset det for sin primære opgave at fremkomme med forslag til de almindelige administrative regler om efteruddannelse, medens spørgsmålet om indholdet af de enkelte kurser er søgt formu-

leret så generelt, at bekendtgørelsen, ikke nødvendigvis skal revideres, hver gang der sker ændringer i færdselslovgivningen eller køreundervisningen.

Ad pkt. 2, r 14.

Bestemmelsen indebærer sammenholdt med pkt. 1 og pkt. 2, g 12, at en kørelærer inden for *hver* 5-årige godkendelsesperiode skal gennemgå et efteruddannelseskursus på mindst 30 lektioner (å 45 minutter).

Arbejdsgruppen vil dog henstille til justitsministeriet, at både antallet af lektioner og fordelingen mellem de enkelte fagområder tages op til fornyet overvejelse, når bekendtgørelsen har været i kraft i ca. 3 - 4 år.

Det kan ligeledes bemærkes, at såfremt der i forbindelse med justitsministeriets færdselssikkerhedskommissions arbejde med forslag til nye regler om køreuddannelsen eller som følge af væsentlige færdselslovændringer skulle opstå behov for særlige uddannelseskurser for kørelærere ved siden af de almindelige, vil justitsministeriet formentlig med hjemmel i § 66, stk. 3, kunne fastsætte krav herom.

Ad pkt. 2, g 13.

Bestemmelsen er af vejledende karakter.

Ad pkt. 2, § 16-19.

Arbejdsgruppen finder, at der i fagligt og pædagogisk henseende bør stilles strenge krav for at opnå godkendelse af et efteruddannelseskursus.

Dette må bl.a. ses på baggrund af, at der ikke i ud-

kastet til bekendtgørelsen stilles krav om en afsluttende offentlig prøve ved efteruddannelserne, således som forholdet er ved den almindelige kørelæreruddannelse.

Arbejdsgruppen har ikke ment at kunne pege på bestemte uddannelser eller beskæftigelser, der uden videre skal kunne give adgang til at afholde efteruddannelse.

Godkendelsen bør bero på et samlet skøn over kvalifikationerne hos dem, der skal undervise på kurset i forbindelse med den undervisningsplan, der ligger til grund for ansøgningen om godkendelse.

Afgørelsen må endvidere bero på, om ansøgeren er i besiddelse af rimelige undervisningslokaler og undervisningsmidler.

Arbejdsgruppen er klar over, at de anførte kriterier kun giver forholdsvis begrænset vejledning i relation til godkendelsen af de pågældende kurser.

Udover det allerede anførte beror dette tillige på, at det ikke på nuværende tidspunkt kan vurderes, hvor mange efteruddannelseskurser der vil blive søgt godkendt. .

Det vil bl.a. derfor kunne være nødvendigt, at der i starten ikke stille alt for strenge krav ved godkendelserne, men at der efterhånden ved en skærpelse af godkendelsespraksis søges gennemført en forbedring af efteruddannelsernes kvalitet. En sådan revision af de enkelte efteruddannelseskurser er bl.a. muliggjort ved bestemmelsen i udkastet om, at godkendelsen kun gælder i 3 år.

Arbejdsgruppen vil være indstillet på - eventuelt som en høringsinstans - at medvirke ved fastlæggelsen af denne godkendelsespraksis.

Bestemmelsen i pkt. P, G 17, om, at kurserne skal være åbne for enhver kørelærer, betyder, at udelukkende **kapacitetsproblemer** kan begrunde, at en kørelærer afskæres fra at deltage i et efteruddannelseskursus. Bestemmelsen skal være med til at sikre, at enhver kørelærer har mulighed for at gennemgå den krævede efteruddannelse.

Kørelærerunionen har i denne forbindelse tilkendegivet, at man i givet fald - og med passende varsel - vil kunne etablere det fornødne antal kurser.

Ad pkt. ?, § 21.

Bestemmelsen om, at kursusbevis skal nægtes udleveret til deltagere, der ikke har gennemført kurset på tilfredsstillende måde, er både udtryk for en rettighed og en forpligtelse for den, der afholder kurset.

Udover det naturlige krav om, at deltagerne skal være fysisk til stede og ikke må obstruere undervisningen, ligger der også i bestemmelsen, at den enkelte gennem en aktiv deltagelse i kurset skal søge at opnå størst muligt udbytte af dette.

J.H. HasselrLis (formand)

Erling Hansen

H.V. Rasmussen

Feilberg Jørgensen

Folmer Kristiansen

P. Krøigaard

Søren Juul

sekr.

Bekendtgørelse om kørekort.

I henhold til §§ 56-62, § 64, stk. 5, § 118, stk. 3, og § 141 i færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976 fastsættes:

Kapitel 1.

Almindelige betingelser for udstedelse af **kørekort**.

§ 1. Kørekort udstedes af politiet (kørekortkontoret) efter prøve aflagt for en sagkyndig enten i den politikreds, hvor ansøgeren har bopæl, eller, hvis ansøgerens bopæl ligger nærmere et andet køreprøvested, i den politikreds, hvor det nærmeste køreprøvested ligger.

Stk. 2. Personer, der er indkaldt til militærtjeneste eller tjeneste i civilforsvaret, kan dog aflægge køreprøve og erhverve kørekort i den politikreds, hvor de har ophold i anledning af tjenesten. Når særlige grunde foreligger, f. eks. når en person på grund af sit erhverv opholder sig uden for sin bopæl i længere tid eller dagligt har arbejde uden for den politikreds, hvor han har bopæl, kan politimesteren på det sted, hvor prøven på grund af de særlige forhold ønskes aflagt, tillade den aflagt der.

Stk. 3. Der kan oprettes kørekortkontor fælles for flere politikredse.

§ 2. Den, der ønsker at indstille sig til køreprøve, skal ved anvendelse af den godkendte ansøgningsblanket rette henvendelse til kørekortkontoret. Ansøgningen skal vedlægges:

1. Et vellignende fotografi (portrætbillede, uden hovedbeklædning) i størrelsen 35 X 45 mm. Det skal være holdbart og kopieret

på almindeligt tyndt fotopapir og må ikke være forsynet med stempler.

2. Døbs- eller fødselsattest samt for gifte kvinder tillige vielsesattest eller andet bevis for slægtsnavnet. Kan disse attester kun vanskeligt fremskaffes, skal der vedlægges andre beviser for identitet og alder.

3. Lægeattest, jfr. § 3.

4. Personnummerbevis eller andet legitimationspapir, der er udstedt af en offentlig myndighed, og hvoraf ansøgerens personnummer fremgår.

§ 3. Lægeattesten skal være afgivet på en af sundhedsstyrelsen godkendt blanket. Til dokumentation for, at den person, som fotografiet forestiller, er identisk med den i lægeattesten beskrevne person, skal fotografiet være påtegnet af lægen. Attesten og fotografiet skal af lægen sendes direkte til vedkommende kørekortkontor, men kan også overgives den pågældende i en lukket kuvert, der er forsynet med lægens navn.

Stk. 2. Lægeattesten må ved ansøgningens indlevering ikke være over 1 måned gammel og ved udstedelsen af kørekortet ikke over 1 år gammel.

§ 4. En person, som er i besiddelse af gyldigt udenlandsk kørekort, og som tager bopæl her i landet, kan uden at aflægge køreprøve få udstedt et dansk kørekort, der svarer til det udenlandske. Henvendelse herom skal rettes til kørekortkontoret, jfr. § 1. Den pågældende skal aflevere det udenlandske kørekort samt fotografi, jfr. § 2, nr. 1. Er den pågældende ikke dansk statsborger, kræves det tillige, at han har opholdstil-

ladelse, medmindre han lovligt kan opholde sig her i landet uden tilladelse.

Stk. 2. Når særlige grunde taler for det, kan politiet dog kræve, at en person, hvis førerret er administrativt inddraget eller frakendt betinget eller har været frakendt ubetinget, skal aflægge en orienterende køreprøve, inden der udstedes dansk kørekort.

Stk. 3. Det udenlandske kørekort opbevares af politiet, indtil dets gyldighed udløber. Når gyldigheden af det udenlandske kørekort er udløbet, kan det udleveres til den pågældende. Så længe det er gyldigt, kan det kun udleveres, når den pågældende forlader landet og opgiver sin bopæl her, men normalt ikke når han blot midlertidigt forlader landet. Er den pågældende i besiddelse af gyldigt dansk kørekort, kan gyldigt udenlandsk kørekort kun udleveres, hvis det danske kørekort afleveres.

Stk. 4. Kørekort til erhvervsmæssig personbefordring kan ikke udstedes i medfør af denne bestemmelse.

§ 5. Inden kørekort udstedes, undersøges det ved indhentelse af erklæring fra rigsregistratoren og ved anvendelse af andre tilgængelige hjælpemidler, f. eks. bødekartotek, om den pågældende har været i besiddelse af kørekort, der er inddraget administrativt, eller om førerretten er frakendt. Endvidere skal det undersøges, om der foreligger oplysninger, der tyder på, at den pågældende på grund af mangler ved den legemlige eller åndelige førerlighed eller på grund af afhængighed af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller manglende ædruelighed ikke opfylder betingelserne for at erhverve kørekort.

§ 6. På grundlag af oplysningerne i lægeattesten afgør politiet, om ansøgeren har den fornødne åndelige og legemlige førerlighed for erhvervelse af det ønskede kørekort. I tvivlstilfælde skal politiet forelægge sagen til udtalelse for embedslægen eller anden af sundhedsstyrelsen hertil godkendt læge, for bilinspektøren eller sundhedsstyrelsen.

Stk. 2. Det kan kræves, at ansøgeren underkaster sig en vejledende køreprøve hos bilinspektøren eller fremskaffer erklæring fra en speciallæge eller andre, der kan yde vejledning til bedømmelse af, om kørekort kan udstedes for den pågældende. Den vej-

ledende køreprøve kan forlanges afholdt i et køretøj, der er godkendt til øvelseskørsel, hvis det er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden.

Stk. 3. Kørekortet kan udstedes med begrænset gyldighedstid eller begrænses til køretøjer, der opfylder særligt angivne betingelser, eller i øvrigt knyttes til særlige vilkår.

§ 7. Foreligger der oplysninger, der viser, at ansøgeren er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, må kørekort ikke udstedes. Er oplysningerne af en sådan karakter, at de ikke umiddelbart giver tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen af, om kørekort bør udstedes eller nægtes, skal der foretages en nærmere undersøgelse af ansøgerens forhold.

Stk. 2. Såfremt kørekort nægtes, skal anklagemyndigheden, hvis den pågældende begærer det, indbringe spørgsmålet for retten efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

§ 8. Hvis en aspirant til kørekort til bil eller motorcykel ikke tidligere har haft kørekort til bil henholdsvis motorcykel, skal han, inden den praktiske prøve afholdes, have taget køreundervisning hos en godkendt kørelærer.

Stk. 2. Undervisningen skal omfatte by- og landevejskørsel i og uden for lygtetændingstiden. Ved landevej skørsel forstås kørsel på gennemgående veje uden for tættere bebygget område.

Stk. 3. Øvelseskørsel må ikke foretages på mere befærdede veje, før eleven har opnået en sådan kørefærdighed, at kørslen ikke er til fare for færdselssikkerheden og ikke unødigt sinker færdselens afvikling.

Stk. 4. Kørelæreren skal ved sin underskrift på ansøgningsblanketten bekræfte, at den i stk. 2 nævnte køreundervisning har fundet sted. Hvis en aspirant ifølge ansøgningen ikke har modtaget undervisning i by- og landevej skørsel i og uden for lygtetændingstiden, kan han ikke aflægge prøve.

Kapitel 2.

Almindelige bestemmelser om køreprøver.

§ 9. Der kan aflægges prøve til opnåelse af kørekort til følgende kategorier:

Kategori 4

1. Motorcykel.
2. Motorcykel med sidevogn.
3. Trehjulet motorcykel.

Kørekort til motorcykel, til motorcykel med sidevogn samt til bil giver tillige ret til at føre trehjulet motorcykel.

Kategori B.

Personbil med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og lastbil, i begge tilfælde med en tilladt totalvægt til og med 3.500 kg (almindelig bil).

Kørekort til almindelig bil giver tillige ret til at føre

- a) almindelig bil med tilkoblet påhængs- eller sættevogn eller påhængsredskab med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg
- b) almindelig bil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på over 750 kg, såfremt vogntogets samlede største tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500kg.
- c) trehjulet motorcykel, samt
- d) traktor og motorredskab.

Kategori C.

Lastbil med størst tilladt totalvægt over 3.500 kg (stor lastbil).

Kørekort til stor lastbil giver tillige ret til at føre

- a) stor lastbil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg,
- b) alle køretøjer, som må føres af personer med kørekort til almindelig bil (kategori B) eller til stor personbil (kategori D), samt
- c) blokvogn (motordrevet).

Kategori D.

Personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads (stor personbil).

Kørekort til stor personbil giver tillige ret til at føre

- a) stor personbil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg, samt
- b) alle køretøjer, som må føres af personer med kørekort til almindelig bil (kategori B) eller til stor lastbil (kategori C).

Kategori E.

Påhængskøretøj med størst tilladt totalvægt over 750 kg (stort påhængskøretøj) i forbindelse med bil af kategori B, C og I), som aspiranten i forvejen har ret til at føre.

Kørekort til bil med stort påhængskøretøj giver tillige ret til at føre bil med tilkoblet blokvogn.

Stk. 2. Der kan endvidere aflægges prøve til opnåelse af kørekort til traktor (motorredskab). Traktor og motorredskab kan tillige føres af indehavere af kørekort til bil.

§ 10. Køreprøven består af en teoretisk og en praktisk prøve.

Stk. 2. Den teoretiske prøve skal afholdes først. Prøven kan tidligst aflægges 3 måneder før det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort.

Stk. 3. Den praktiske prøve kan normalt først aflægges, når den pågældende opfylder aldersbetingelsen for at få udstedt kørekort.

§ 11. Opfylder ansøgeren i henhold til §§ 2-8 betingelserne for at få kørekort, og har han betalt gebyret for køreprøven, skal kørekortkontoret efter anmodning fastsætte tidspunktet for den teoretiske prøves afholdelse. Hvis lægeattesten ikke giver anledning til yderligere undersøgelser, kan berømmelsen ske straks, således at den ikke afventer undersøgelsen af, om betingelserne i øvrigt er opfyldt. Prøven berammes til afholdelse snarest muligt og ikke over 14 arbejdsdage efter, at anmodningen om dens afholdelse er fremsat, medmindre særlige omstændigheder gør det umuligt at afholde prøven inden denne frist. Ved fastsættelsen af tidspunktet for prøvens afholdelse skal der tages hensyn til rimelige ønsker fra ansøgeren.

Stk. 2. Ansøgningen forsynes med påtegning om tidspunktet for prøvens afholdelse og overgives sammen med fotografiet til ansøgeren eller til den sagkyndige. Har spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende opfylder betingelserne for at få kørekort, været forelagt sundhedsstyrelsen, embedslægen eller bilinspektøren, skal den sagkyndige om fornødent underrettes herom og have adgang til at gøre sig bekendt med lægeattesten og de indhentede udtalelser.

§ 12. Den teoretiske prøve skal normalt have en varighed på 10-15 minutter, men den kan dog afbrydes inden, hvis aspiranten røber et sådant manglende kendskab til stoffet, at han ikke kan bestå.

Stk. 2. Prøven skal bedømmes som en helhed, således at enkelte fejl af ringe betydning ikke kan medføre, at prøven anses for ikke-bestået, hvis prøven i øvrigt er aflagt tilfredsstillende.

Stk. 3. Bestået teoretisk prøve bevarer sin gyldighed i 4 måneder, jfr. dog § 15. stk. 3.

§ 13. Når den teoretiske prøve er bestået, fastsætter kørekortkontoret tidspunktet for den praktiske prøves afholdelse hos den sagkyndige. Bestemmelserne i § 11 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Prøven skal så vidt muligt afholdes på et sådant tidspunkt, at der er mulighed for at prøve ansøgeren under vanskelige forhold. Prøverne kan henlægges til aften-timerne. Der må ikke afholdes prøver på søn- og helligdage.

§ 14. Ansøgeren skal selv stille køretøj til rådighed ved aflæggelse af den praktiske prøve. Køretøjet skal opfylde følgende betingelser:

Kategori A.

A 1. En tohjulet motorcykel med en egen-vægt på mindst 80 kg i henhold til køretøjets standardtypegodkendelse, eller, såfremt en sådan ikke foreligger, i henhold til hvad køretøjet vejer i fabrikkens normale udførelse.

A 2. En motorcykel med sidevogn.

A 3. En trehjulet motorcykel.

Kategori B.

En bil med en akselafstand på mindst 2,10 m og enten en længde og bredde på mindst 3,80 m henholdsvis 1,45 m eller en egenvægt på mindst 700 kg i henhold til køretøjets standardtypegodkendelse. Fore-ligger der ikke nogen standardtypegodken-delse, anses som egenvægt køretøjets vægt i fabrikkens normale udførelse.

Kategori C.

En lastbil med en akselafstand på mindst 4 m og med størst tilladt totalvægt på mindst

6.000 kg. Under prøven skal lastbilen være belæsset med mindst 50 pct. af den tilladte last.

Kategori D.

En personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads, hvis akselafstand er mindst 4,35 m, og hvis bagende rager mindst 45 pct. af akselafstanden bagud fra bag-akslen.

Kategori E.

En lastbil med tilkoblet toakslet påhængs-vogn, hvis størst tilladte totalvægt er mindst 8.000 kg. Under prøven skal køretøjerne være belæsset med mindst 50 pct. af den til-ladte last.

Traktor (motorredskab).

En traktor med én påhængsvogn.

Stk. 2. Motorkøretøj, der skal anvendes til aflæggelse af praktisk prøve, skal være god-kendt til øvelseskørsel, men må ikke være forsynet med automatisk transmission, jfr. dog stk. 3.

Stk. 3. Hvis en person på grund af legem-lige mangler kun kan opnå kørekort til sær-lige typer af køretøjer eller særligt indret-tede køretøjer, jfr. § 6, aflægges prøven med et sådant køretøj. Kørekort, der udstedes på grundlag af prøve med et særligt indrettet køretøj, gælder alene til køretøjer, der er indrettet i overensstemmelse med de for kørekortets udstedelse angivne vilkår.

§ 15. Den praktiske prøve skal normalt have en varighed på 25-30 minutter, men prøven kan afbrydes inden, hvis aspiranten udviser en sådan mangel på kørefærdighed, at han ikke kan bestå.

Stk. 2. Prøven skal bedømmes som en helhed, således at enkelte fejl af ringe betydning ikke kan medføre, at prøven anses for ikke-bestået, hvis prøven i øvrigt er aflagt tilfredsstillende. I denne helhedsvurdering indgår som et væsentligt led, at aspiranten kan indpasse sig i færdselsrytmen og ikke unødigt hindrer eller sinker færdselens afvikling.

Stk. 3. Begår aspiranten under en prøve, der ikke består, fejl, der afslører uvidenhed om eller manglende forståelse af væsentlige spørgsmål, der hører under den teoretiske prøve, kan han dog henvises til fornyet teo-

retisk prøve. Ny praktisk prøve kan da først aflægges, når den teoretiske prøve er bestået.

§ 16. Berømmelse af prøver, der aflægges for bilinspektøren, kan efter aftale mellem denne og politimesteren foretages af bilinspektøren.

Kapitel 3.

De enkelte køreprøver.

A. Prøve til kørekort til bil.

1. Den teoretiske prøve.

§ 17. Aspiranterne overhøres enkeltvis.

§ 18. Om køretøjets indretning og betjening skal aspiranten under overhøringen kunne dokumentere:

1. Elementært kendskab **til**, hvorledes fejl ved styretøjet kan konstateres. Fejl konstateres bl. a. ved:

- at forhjulene ikke tilstrækkeligt hurtigt og sikkert følger rattets bevægelser (ratslør). Det tilladelige ratslør afhænger af vedkommende køretøjs konstruktion og rattets størrelse og er for de fleste konstruktioner mellem 0 og 5 cm målt på ratkransen.
- at rattet under kørslen ikke lader sig betjene let og uden støj.
- at vognen slingrer eller trækker i rattet.

2. Kendskab til, hvorledes det konstateres, om bremserne er i forskriftsmæssig stand.

- Bremsepedalen skal have en passende **frigang**. Der skal ved en enkelt nedtrædning af pedalen på højst $\frac{2}{3}$ (ca. $\frac{1}{2}$ for køretøjer med tokredsbremsesystem) af pedalandringen kunne opnås fuld bremsevirkning. Parkeringsbremsen skal have en passende **frigang** og skal ved fuld aktivering kunne blive stående i tilspændt stand.
- Aspiranten skal have kendskab til begreberne reaktionslængde, bremselængde og standselængde. Han skal endvidere kende forholdet mellem bremselængde og hastighed (bremselængden bliver f. eks. 4 gange så lang, hvis hastigheden fordobles), og vide, at også vejbanens beskaffenhed, føret og vejbanens hældning samt køretøjets belæsning kan på-

virke bremselængden. Han skal kende beredskabsstillingens betydning for reaktionstiden (beredskabsstilling indtages ved, at foden flyttes fra gaspedal til bremsepedal) og have kendskab til faren ved skævt virkende bremses og til det uhenigtsmæssige ved blokadebremsning.

3. Kendskab til betydningen af dækkenes tilstand (slid, oppumpningstryk, uensartet dækmontering) for køresikkerheden. herunder styresikkerheden.

4. Kendskab til færdselslovens regler om lygteføring, til køreteknik under kørsel i mørke samt kendskab til, hvilke lygter og reflekser der er på vedkommende køretøjsart.

5. Kendskab til færdselslovens regler om signaler og tegn.

6. Kendskab til faren for kulilteforgiftning.

7. Kendskab til, at unødigt støj m. v. skal undgås ved rigtig betjening og vedligeholdelse af køretøjet.

Stk. 2. Formålet med den i stk. 1, nr. 1-5. angivne overhøring er at afgøre, om den pågældende 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.

§ 19. Aspiranten skal endvidere dokumentere, at han kender følgende færdselsregler m. v.:

1. De færdselsregler (færdselslovens kapitel 2-9), som har betydning for føringen af det køretøj, hvortil prøven aflægges. Aspiranten skal ved prøven navnlig godtgøre indgående kendskab til og forståelse af følgende regler:

- den almindelige regel i færdselsloven om hensynsfuld optræden og agtpågivenhed i færdslen.
- om fri passage for udrykningskøretøjer m. v..
- om færdsel over jernbanespor m. v.,
- om forpligtelser ved færdselsuheld,
- om anvendelsen af vejens forskellige baner og placeringen på vejen.
- om køretøjets placering under svingning og vending m. v..
- om kørsel ved busstoppested m. v..

- h) om møde, overhaling, forbikørsel, vogbaneskit og indfletning.
- i) vigepligtsbestemmelserne,
- j) om forpligtelser over for gående.
- k) bestemmelserne vedrørende standsning og parkering.
- l) hastighedsbestemmelserne.
- m) om færdsel på motorvej og motortrafikvej.

2. De i færdselsloven givne regler om førers ansvar og pligter, herunder bestemmelserne om spiritus- og promillekørsel samt sygdom m. v.

3. Pligten til at anvende sikkerhedssele.

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

§ 20. Under overhøringen i betjening og færdselsregler skal aspiranten vise kendskab til faremuligheder og køreteknik i særlige situationer, f. eks. kørsel i stærk blæst, regn, tåge, sne og isslag samt elementært kendskab til afværgeteknik i kritiske situationer.

Stk. 2. Der foretages indgående overhøring i sådanne under § 19 faldende spørgsmål, som der eventuelt ikke er mulighed for at prøve under den praktiske prøve på det pågældende sted, f. eks. lysregulering.

Stk. 3. Hver aspirant skal under den teoretiske del af prøven overhøres i stof, der falder ind under § 18. og i stof, der falder ind under § 19.

2. Den praktiske prøve.

Anvisninger for den sagkyndige.

§ 21. Den sagkyndige skal under prøven gribe ind ved betjeningsapparater, når hensynet til den almindelige sikkerhed eller trafikens afvikling gør det nødvendigt, men bør i øvrigt ikke gribe ind. Den sagkyndige skal så vidt muligt afholde sig fra at give anvisninger, men skal iagttage aspirantens adfærd. Han skal særligt 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-, vej- og lysfor-

holdene, om han, når færdselssituationen rummer en vis faremulighed (vejkryds, legende børn osv.), indtager beredskabsstilling, om han udviser fornøden hensyntagen til andre trafikanter og ikke unødigt hindrer den øvrige færdsel, om han udviser fornøden ro og reaktionsevne, om han betjener vognens betjeningsapparater rigtigt og med fornøden øvelse, og om kørslen er præget af ro og omdømme, herunder tilstrækkelig forudseenhed i trafikken. Han bør desuden være opmærksom på, om aspiranten er i besiddelse af den fornødne åndelige og legemlige forlighed.

§ 22. De anvisninger, som er nødvendige 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 ulempe for den øvrige færdsel.

Sikkerhedsforanstaltninger før kørslen.

§ 23. Ved prøvens begyndelse skal den sagkyndige tage plads på bilens forsæde ved siden af aspiranten. Han skal kontrollere, at aspiranten indtager en hensigtsmæssig kørestilling (indstilling af førersæde), og at han iagttager de fornødne sikkerhedsforanstaltninger, f. eks. ved indstilling af førerspejl, ved at sikre sig, at der er fornødent udsyn gennem ruderne og ved at afprøve tegngivningsapparater, bremses og styretøj.

Manøvreprøver.

§ 24. Den sagkyndige skal have sin opmærksomhed henvendt på, om aspiranten, inden han starter motoren, har overbevist sig om, at vognen er i frigear, og at håndbremsen er trukket til. Endvidere skal han være opmærksom på, om aspiranten anvender sikkerhedssele korrekt.

Stk. 2. Der foretages på lidet befærdede gader og veje manøvreprøver, såsom vending, bremsning, igangsætning og opbremsning på hældende vej, parkering ved kantsten samt vendinger, hvori indgår hakning.

Aspiranten skal under disse prøver vise, at han nøje kender køretøjets afgrænsning i forhold til den øvrige færdsel, kantsten m. v. Aspiranten skal vise, at han forstår at bedømme afstande og hastighed rigtigt, at han forstår at anvende bremsen rigtigt ved igangsætning på hældende vej og ved skift fra forlæns til baglæns kørsel, og at han forstår at foretage effektiv bremsning under fuld kontrol af køretøjet. Aspiranten skal navnlig vise, at han under udførelsen af manøvrerne iagttager skyldigt hensyn til den øvrige færdsel.

Stk. 3. I politikredse, hvor færdselsforholdene forhindrer, at prøven i kørsel udføres under så vanskelige forhold som ønskeligt, bør nianøvreprøverne udvides i passende omfang.

Prøve i bykørsel.

§ 25. Kørslen foretages i normalt færdsels-tempo, dels på mindre befærdede steder, dels i livligere færdsel, dels på mere fri bane.

Stk. 2. Der køres dels i bredere trafikårer, helst med tilstødende gader på begge sider, dels i smalle gader med stærk færdsel, hvor hastigheden som følge heraf er nedsat. Ruten bør i øvrigt lægges således, at man dels skærer de større færdselsårer, dels svinger til venstre og højre ind i og ud fra disse.

Stk. 3. Af særlige prøver, der bør foretages under kørslen, skal eksempelvis nævnes:

1. Svingning fra en stærkt befærdet gade til venstre ind i en smal sidegade og omvendt, helst hvor der ikke findes lysregulering.
2. Svingning til højre ind i en smal sidegade.
3. Svingning, navnlig til venstre, i større færdselskryds med lysregulering, eller hvor kørebanen består af flere vognbaner.
4. Betjening under kørsel af vinduesvisker, varmeapparat (defroster) og belysningsanlæg (herunder nedblænding) samt ventilationsanlæg eller åbning og lukning af vindue.

Prøve i landevejskørsel.

§ 26. I fortsættelse af den i § 25 foreskrevne prøve foretages uden for Storkøbenhavn også prøve i landevejskørsel. I Storkøbenhavn foretages sådan prøve i et ikke uvæsentligt antal af tilfældene.

Stk. 2. Kørslen foretages i det for vedkommende vej normale færdselstempo. Kørslen

foretages dels på mindre veje, dels på større veje og så vidt 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. 3. 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 ikke tættere bebygget område ind i eller gennem tættere bebygget område.
6. Kørsel over bakketoppe.
7. Kørsel over jernbaneoverkørsel.

Stk. 4. Under kørslen skal den sagkyndige navnlig påse, at 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 langvarig øvelse.

B. Prøve til kørekort til motorcykel.

1. Den teoretiske prøve.

§ 27. Den teoretiske prøve foretages i overensstemmelse med reglerne i §§ 17-20, dog at aspiranten vedrørende køreteknikken skal kunne gøre rede for den forskel, der fremkommer med hensyn til styring, bremsning og køreegenskaber i øvrigt, eftersom der køres med eller uden passagerer og med eller uden sidevogn. Aspiranten skal endvidere have kendskab til bestemmelserne om anvendelse af styrthjelm.

2. Den praktiske prøve.

§ 28. Den praktiske prøve til kørekort til motorcykel eller motorcykel med 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. Herunder finder reglerne i §§ 21-25 i øvrigt anvendelse med de lempelser, der følger af prøvens begrænsning og køretøjets art.

Stk. 2. Den praktiske prøve til kørekort til trehjulet motorcykel foretages i overensstemmelse med reglerne i §§ 21-26 med de lempelser, der følger af køretøjets art.

C. Preve til kørekort til bil med totalvægt over 3.500 kg og personbil med over 8 siddepladser foruden førerens plads.

1. Den teoretiske prøve.

§ 29. Den teoretiske prøve foretages i overensstemmelse med reglerne i §§ 17-20. Tillige lægges vægt på, at aspiranten kender reglerne om køretøjers belæsning samt de særlige hastighedsgrænser, der gælder for disse køretøjer. Han skal kunne udpege de dele af køretøjet, hvor slør og slid fortrinsvis opstår, og kunne forklare, hvorledes man undgår røgudvikling fra motor og tilsnævning af vejene ved olie fra motoren. Han skal yderligere vise indgående kendskab til de bremseanlæg, sådanne biler kan være forsynet med (herunder til én- og tolederssystemet og tokredssystemet), og have kendskab til bremseanlægs pasning og vedligeholdelse samt til deres virkemåde, i det omfang som vedligeholdelse og pasning kræver. Endelig skal han vise kendskab til indstilling af lygter.

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 bil.

2. Den praktiske prøve.

§ 30. Under den praktiske prøve skal der lægges særlig 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.

Stk. 2. I øvrigt finder reglerne i §§ 21-26 tilsvarende anvendelse.

D. Prøve til kørekort til bil med påhængskøretøj.

1. Den teoretiske prøve.

§ 31. Den teoretiske prøve foretages som angivet i § 29. Tillige lægges vægt på kendskab til brug, pasning og vedligeholdelse af bremseanlæg og anordninger til sammenkobling af køretøjerne, deres bremsesystem og elektriske system. Endvidere skal der lægges vægt på, om aspiranten viser forståelse for 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 bil.

2. Den praktiske prøve.

§ 32. Den praktiske prøve foretages i overensstemmelse med reglerne i § 30. Desuden skal aspiranten vise kendskab til bremsemanometer og kende vogntogets længde og forskellen mellem de enkelte hjuls drejeradier. Under kørslen skal han vise, at han tager tilbørligt hensyn til disse faktorer.

Stk. 2. Den sagkyndige skal udover det i § 23 foreskrevne kontrollere, at aspiranten inden kørselens begyndelse efterser

1) koblingsanordningen 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 bremsekraftreguleringsventilen er indstillet korrekt, og om bremsesystemet er sat i funktion på forskriftsmæssig måde, samt

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

E. Prove til kørekort til traktor (inotorredskab).

1. Den teoretiske prøve.

§ 33. Den teoretiske prøve afholdes i overensstemmelse med reglerne i §§ 17-20 og § 31 med de lempelser, der følger af køretøjets art.

2. Den praktiske prøve.

§ 34. Den praktiske prøve aflægges i tættere bebygget område på en plads eller gadestrækning, der fuldt ud kan overses af den sagkyndige, og hvor aspiranten under prøvekjørslen skal foretage flere sving og passere flere færdselsårer. Prøven kan efter aftale aflægges i tættere bebygget område uden for den sagkyndiges faste mødested.

Stk. 2. De i §§ 21-25 fastsatte regler finder tilsvarende anvendelse med de lempelser, der følger af køretøjets art og prøvens karakter. Prøven kan være af kortere varighed end prøve til motorkøretøjer.

Kapitel 4.

Udfærdigelse af kørekort.

§ 35. Efter den praktiske prøves afslutning meddeler den sagkyndige straks aspiranten, om han har bestået, og indberetter resultatet til kørekortkontoret på den godkendte blanket under vedlæggelse af ansøgningen med bilag, efter at fotografiet er forsynet med den sagkyndiges påtegning.

Stk. 2. Hvis en aspirant, der har bestået køreprøven, anmoder om det, skal der straks udstedes et midlertidigt kørekort.

Stk. 3. Konstaterer eller formoder den sagkyndige på grundlag af aspirantens adfærd under prøven, at der er mangler ved aspirantens legemlige eller åndelige førlighed, skal han i indberetningen angive lidelsens art og udslag, uanset om prøven består eller ikke.

Stk. 4. Hvis en aspirant, der ikke har bestået prøven, ønsker at blive gjort bekendt med grunden hertil, skal den sagkyndige straks give ham en sådan begrundelse eller opgive ham en tid samme dag eller den følgende hverdag, hvor han kan få begrundelsen meddelt.

§ 36. Har aspiranten bestået køreprøven, og opfylder han i øvrigt betingelserne for at

erhverve kørekort, udfærdiges kørekort på den af justitsministeriet godkendte formular. Er kørekortet givet på visse vilkår eller med særlige indskrænkninger, skal dette anføres på kørekortet.

Stk. 2. Kørekortet udstedes med gyldighed til indehaverens fyldte 70. år. Er ansøgeren ved ansøgningens indgivelse fyldt 65 år, men ikke 70 år, udstedes kørekortet dog for 5 år.

Stk. 3. Kørekort til personer, der ved ansøgningens indgivelse er fyldt 70 år, udstedes med følgende gyldighedstid:

70-71 år: 4 år.

71-72 år: 3 år.

72-80 år: 2 år.

80¹ år og derover: 1 år.

Stk. 4. Er der begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer, eller hvis konstaterede eller formodede mangler ved den åndelige eller legemlige førlighed taler herfor, kan kørekortet udstedes for kortere tidsrum end angivet i stk. 2 og 3.

Stk. 5. Kørekortet sendes til ansøgeren, medmindre denne selv ønsker at afhente det.

§ 37. Er et kørekort beskadiget eller bortkommet, skal der udstedes et duplikatkørekort, såfremt indehaveren fortsat ønsker at gøre brug af sin førerret. Henvendelse herom skal rettes til kørekortkontoret, jfr. § 1.

Stk. 2. Inden duplikatkørekortet udstedes, skal politiet rekvirere genpart af kørekortet hos det kørekortkontor, der i sin tid udstedte kørekortet, og ved forespørgsel til rigsregistraturen undersøge, om den pågældende fortsat er i besiddelse af sin førerret. Er kørekortet bortkommet, skal ansøgeren afgive erklæring herom. Beskadigede kørekort, der ønskes erstattet af duplikatkørekort, skal afleveres til politiet.

Stk. 3. Duplikatkørekort, der træder i stedet for et bortkommet kørekort, skal forsynes med påtegning om datoen for det tidligere kørekort (eller duplikatkørekort), som det erstatter. Fremkommer det originale kørekort, efter at duplikatkørekortet er udstedt, skal det originale kørekort afleveres til politiet.

Kapitel 5.

l'dvidelse af kørekort.

Kørekort til yderligere kategorier.

§ 38. En person, der har kørekort til en eller flere af de i § 9 nævnte kategorier, og som ønsker kørekortet udvidet til at gælde for andre kategorier, skal ved anvendelse af den godkendte ansøgningsblanket rette henvendelse til kørekortkontoret, jfr. § 1. Ansøgningen skal vedlægges fotografi, jfr. § 2. nr. 1.

Stk. 2. Lægeattest skal ikke afleveres, medmindre indholdet af en tidligere i forbindelse med udstedelse eller fornyelse af kørekort afgivet lægeattest eller andre omstændigheder giver anledning hertil. Reglerne i §§ 5-8 finder tilsvarende anvendelse.

§ 39. Køreprøven afholdes i overensstemmelse med de regler i §§ 9-34, der finder anvendelse for erhvervelse af det ønskede kørekort, jfr. dog § 40.

§ 40. Hvis det kørekort, som den pågældende er i besiddelse af, er udstedt inden for det sidste år før ansøgningens indgivelse, skal den teoretiske prøve dog indskrænkes til væsentligst at omfatte det stof, som ikke henhører under den tidligere beståede prøve. Eventuelt kan teoripróven helt undlades, således at teoretiske spørgsmål af betydning for kørsel med køretøjer i den pågældende kategori stilles i forbindelse med den praktiske prøve.

Stk. 2. Består aspiranten ikke køreprøven, og har han vist ukendskab til de vigtigste færdselsregler eller ringe kørefærdighed, afgør politiet efter reglerne i § 50, om aspiranten skal aflægge en orienterende køreprøve for at bevare det allerede erhvervede kørekort.

§ 41. Består køreprøven, udstedes kørekort, der gælder for de køretøjer, som den pågældende herefter har ret til at føre. Det tidligere kørekort inddrages, men i øvrigt finder reglerne i §§ 35 og 36 tilsvarende anvendelse.

Kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

§ 42. Kørekort til motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, kan udstedes til en person, der:

1) er fyldt 21 år.

2) har kørekort til bil. og

3) har bestået en særlig køreprøve, hvorunder han har udvist særlig duellighed.

Stk. 2. Ansøgning om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring skal på den godkendte ansøgningsblanket indgives til kørekortkontoret, jfr. § 1.

Stk. 3. Ansøgeren skal fremskaffe lægeattest, jfr. § 3, medmindre en sådan har været tilvejebragt i forbindelse med udstedelse eller fornyelse af kørekort inden for de sidste 2 år før ansøgningens indgivelse.

Stk. 4. Bestemmelserne i §§ 5-7 finder tilsvarende anvendelse.

§ 43. Ifølge færdselslovens § 58 kan kørekort til erhvervsmæssig personbefordring nægtes under den i straffelovens § 78, stk. 2, nævnte betingelse.

Stk. 2. Afgørelsen 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 indtrufne ændringer i domfældtes livsforhold tages i betragtning. Kørekort bør nægtes, når det herefter skønnes, at den adgang, domfældte ved kørekortets udstedelse ville få til erhvervsmæssig personbefordring, indebærer nærliggende fare for, at domfældte på ny 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 kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, beror på en samlet vurdering af færdselsforseelsernes antal og grovhed. Særlige begrænsninger i kørekortets indhold eller gyldighedsfrist bør i almindelighed ikke fastsættes.

Stk. 3. Såfremt kørekort nægtes, skal anklagemyndigheden, hvis den pågældende begærer det, indbringe spørgsmålet for retten efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

§ 44. Bestemmelserne i kapitel 2 om fremgangsmåden ved berømmelse og afholdelse af køreprøver finder tilsvarende anvendelse på køreprøver til erhvervsmæssig

personbefordring, medmindre andet er bestemt i §§ 45-47.

§ 45. Inden kørekortkontoret beramnier køreprøven, skal der så vidt muligt være taget stilling til, om ansøgeren opfylder de øvrige betingelser for erhvervelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

§ 46. Den praktiske prøve aflægges med

1) en personbil med en længde og bredde på mindst 4,50 m henholdsvis 1,65 m eller en egenvægt på mindst 1.200 kg i henhold til køretøjets standardtypegodkendelse, eller, såfremt en sådan ikke foreligger, i fabrikens normale udførelse, eller

2) en personbil som nævnt i § 14. kategori D (stor personbil).

Stk. 2. Aflægges den i stk. 1, nr. 2, nævnte prøve af en aspirant, der alene er i besiddelse af kørekort til almindelig bil, skal der til prøven anvendes en bil, der er godkendt til øvelseskørsel.

§ 47. Ved den teoretiske prøve skal aspiranten kunne udpege de dele af køretøjet, der har betydning for sikkerheden, herunder de dele, hvor slør og slid fortrinsvis opstår, og vise indgående kendskab til bremsers og styretøjs brug, pasning og vedligeholdelse samt til deres virkemåde i det omfang, som vedligeholdelse og pasning kræver. De under prøven begåede fejl undergives en strengere bedømmelse end ved almindelig køreprøve for det pågældende køretøj. Aspiranten skal endvidere have kendskab til de i bekendtgørelse om hyrevognskørsel indeholdte regler, herunder til de særlige pligter, der påhviler hyrevognschauffører.

Stk. 2. Ved den praktiske prøve skal der til aspiranten stilles større krav til hans manøvreferdighed end ved almindelig køreprøve, ligesom de under prøven begåede fejl undergives strengere bedømmelse end ved almindelig køreprøve. Aspiranten skal under prøven ved brug af kort og gadefortegnelse kunne finde vej til en opgivet adresse.

Stk. 3. Reglen i § 40, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse ved de i stk. 1 og 2 nævnte prøver.

§ 48. Består ansøgeren køreprøven, forsynes hans kørekort i anmærkningsrubrik-

ken med påtegning om, at han har ret til erhvervsmæssig personbefordring. Prøve aflagt med et af § 46, stk. 1, nr. 1, omfattet køretøj giver ret til erhvervsmæssig personbefordring med almindelig bil. Prøve aflagt med et af § 46, stk. 1, nr. 2, omfattet køretøj giver ret til erhvervsmæssig personbefordring med såvel almindelig bil som stor personbil.

Stk. 2. Den, der har bestået prøven for kørelærere, kan på tilsvarende måde få sit tidligere kørekort påtegnet om, at han har ret til erhvervsmæssig personbefordring med de køretøjer, hvortil han har bestået kørelærprøven.

Stk. 3. Gyldighedstiden fastsættes til den gyldighedstid, der gælder for det almindelige kørekort, dog højst 5 år, medmindre lægelige grunde motiverer en kortere gyldighedstid.

Kapitel 6.

Inddragelse af førerret m. v.

§ 49. Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort.

Stk. 2. Ret til erhvervsmæssig personbefordring kan ikke inddrages administrativt uden samtidig inddragelse af den almindelige førerret, hvis kørekortindehaveren i gyldighedsperioden dømmes for strafbart forhold. Derimod kan retten frakendes i overensstemmelse med reglerne i straffelovens § 79.

§ 50. Nærer politiet begrundet tvivl om, hvorvidt en person, der har kørekort, fortsat er i besiddelse af fornøden kørefærdighed, fornødent kendskab til færdselsreglerne eller forståelse for hensynet til andre trafikanter, kan det forlanges, at han inden en af politiet fastsat frist aflægger en orienterende køreprøve.

Stk. 2. Såfremt en person nægter at medvirke til prøven, kan politiet straks inddrage førerretten. I øvrigt inddrages førerretten, hvis prøven ikke består første gang, eller vedkommende undlader at medvirke til den.

§ 51. Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en orienterende køreprøve. Orienterende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis frakendelsen er sket i

medfør af færdselslovens § 125, stk. 2, 2. pkt., eller § 126, stk. 1, nr. 2. Orienterende køreprøve skal heller ikke aflægges, såfremt domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Stk. 2. Domfældte skal hurtigst muligt, efter at dommen kan fuldbyrdes, indkaldes til den orienterende køreprøve, således at prøven normalt kan aflægges inden 2 måneder efter dommens dato.

Stk. 3. Førerretten inddrages, såfremt prøven ikke består første gang, eller vedkommende undlader at medvirke til den.

§ 52. Bliver politiet opmærksom på forhold, der giver begrundet tvivl om, hvorvidt kørekortindehaveren fortsat er i besiddelse af et tilfredsstillende helbred eller fortsat er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer, jfr. §§ 6 og 7, har den pågældende pligt til at underkaste sig de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til afgørelse heraf, herunder tilvejebringelse af lægeerklæring, eventuelt fra en speciallæge. Udgifterne til lægeerklæring kan ikke afholdes af politiet, men må betales af kørekortindehaveren selv.

Stk. 2. Såfremt en person nægter at medvirke til de nødvendige undersøgelser eller prøver, kan politiet straks inddrage førerretten. Førerretten skal endvidere inddrages, hvis den pågældende undlader at medvirke til undersøgelserne eller prøverne. I øvrigt afgøres det på grundlag af undersøgelserne eller prøverne, om førerretten skal inddrages, eller om kørekortindehaveren kan bevare førerretten, eventuelt med særlige indskrænkninger, jfr. § 6, stk. 3. og § 36, stk. 4. Foretages der indskrænkninger i førerretten, skal den pågældende aflevere nyt fotografi, jfr. § 2, nr. 1, for at få udstedt nyt kørekort.

Stk. 3. Inddrages førerretten med den begrundelse, at den pågældende er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, skal anklagemyndigheden, hvis den pågældende begærer det, indbringe spørgsmålet for retten efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

§ 53. I de i §§ 50-52 nævnte tilfælde kan politiet udstede et midlertidigt kørekort, der gælder for den tid, der påregnes at ville medgå, indtil undersøgelsen er afsluttet, el-

ler prøven aflagt. Ved udstedelse af et midlertidigt kørekort skal den pågældende aflevere sit originale kørekort.

§ 54. Den, hvis førerret er administrativt inddraget eller frakendt ubetinget, skal aflevere sit kørekort til politiet. Kørekortet skal ligeledes afleveres til politiet, hvis der i medfør af § 52, stk. 2, foretages indskrænkninger i førerretten.

Stk. 2. Enhver frakendelse eller administrativ inddragelse af førerret skal straks, under vedlæggelse af kørekortet, meddeles til politiet på det sted, hvor kørekortet er udstedt, samt indberettes til rigsregistraturen med angivelse af grunden til frakendelsen eller inddragelsen. Fremgår det, at den pågældende er militærperson eller tjenestegørende i civilforsvaret, underrettes tillige den militære motorforvaltende myndighed henholdsvis civilforsvarets motorforvaltende afdeling.

Stk. 3. Er der udstedt dansk internationalt kørekort til en person, hvis førerret er administrativt inddraget eller frakendt ubetinget, skal også det internationale kørekort afleveres til politiet.

Stk. 4. Kørekortet annulleres, når afgørelsen om inddragelse eller dommen om frakendelse er endelig.

§ 55. Er førerretten ubetinget frakendt en person, som har fået udstedt dansk kørekort i overensstemmelse med § 4, eller er førerretten i henhold til et sådant kørekort administrativt inddraget, kan begæring om udlevering af gyldigt udenlandsk kørekort kun imødekommes, når den pågældende forlader landet og opgiver sin bopæl her. Hvis førerretten er inddraget administrativt, forsynes det udenlandske kørekort med påtegning om, at det ikke er gyldigt til kørsel i Danmark. Er førerretten frakendt ubetinget, skal det udenlandske kørekort have påtegning om, for hvilket tidsrum retten til at benytte kørekortet her i landet er frakendt. Udleveringen og forholdene vedrørende det danske kørekort indberettes til rigspolitichefen, der videregiver meddelelsen til vedkommende udenlandske udstedelsesmyndighed.

§ 56. Såfremt førerretten administrativt inddrages eller frakendes ubetinget for per-

soner, der er i besiddelse af et i udlandet udstedt kørekort, gælder følgende:

1. Internationale kørekort udstedt i henhold til de internationale konventioner af 24. april 1926, jfr. bekendtgørelse nr. 241 af 9. august 1930, eller 19. september 1949, jfr. bekendtgørelse af 2. marts 1956 (Lovtidende 1956 C, nr. 7), eller 8. november 1968, skal afleveres til politiet. Kørekortet inddrages ikke, men der gives det påtegning om den administrative inddragelse eller ubetingede frakendelse i overensstemmelse med reglerne i den pågældende konvention. Den administrative inddragelse eller ubetingede frakendelse indberettes til rigspolitichefen, der giver meddelelsen herom videre til vedkommende udenlandske udstedelsesmyndighed.

2. Nationale kørekort udstedt i andre lande end Finland, Norge og Sverige skal afleveres til politiet, der opbevarer det, indtil perioden for den administrative inddragelse eller den ubetingede frakendelse udløber, eller indtil den pågældende forlader landet i forbindelse med, at han opgiver sin bopæl her. Er førerretten administrativt inddraget, forsynes det udenlandske kørekort med påtegning om, at det ikke er gyldigt til kørsel i Danmark. Er førerretten frakendt ubetinget, forsynes det udenlandske kørekort med påtegning om, for hvilket tidsrum retten til at benytte kørekortet her i landet er frakendt. Den administrative inddragelse eller ubetingede frakendelse indberettes til rigspolitichefen, der giver meddelelsen herom videre til vedkommende udenlandske udstedelsesmyndighed.

3. Kørekort, der er udstedt i Finland, Norge eller Sverige, skal afleveres til politiet, der sender det til rigspolitichefen med indberetning om årsagen til den administrative inddragelse eller ubetingede frakendelse. Rigspolitichefen sender med de nævnte oplysninger kørekortet videre til myndighederne i den pågældendes hjemland.

Kapitel 7.

Generhvervelse af førerret.

§ 57. Den, der ønsker at generhverve kørekort, efter at førerretten har været administrativt inddraget eller frakendt ube-

tinget, skal indgive ansøgning herom til kørekortkontoret, jfr. § 1. Ansøgningen skal være ledsaget af fotografi, jfr. § 2, nr. 1. Har førerretten været administrativt inddraget af lægelige grunde eller på grund af afhængighed af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller manglende ædruelighed, skal ansøgeren endvidere aflevere en laigeattest, jfr. §§ 3 og 6. I øvrigt kræves lægeattest kun, hvis indholdet af en tidligere i forbindelse med udstedelse eller fornyelse af kørekort afgivet lægeattest eller andre omstændigheder giver anledning hertil.

§ 58. Har førerretten været frakendt ubetinget, skal ansøgeren bestå en orienterende køreprøve. Den teoretiske prøve kan aflægges indtil 4 måneder og den praktiske prøve indtil 1 måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal orienterende køreprøve ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort.

Stk. 2. Er førerretten administrativt inddraget på grund af ikke bestået eller ikke aflagt orienterende køreprøve, skal ansøgeren ligeledes bestå en orienterende køreprøve.

Stk. 3. Er førerretten administrativt inddraget af lægelige grunde eller på grund af afhængighed af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller manglende ædruelighed, og er der forløbet 3 år eller mere siden inddragelsen af førerretten, er det, under hensyn til at den pågældende ikke har kunnet føre motorkøretøj i dette tidsrum, normalt en betingelse for generhvervelsen, at en orienterende køreprøve bestås.

§ 59. Opfylder ansøgeren betingelserne for at generhverve kørekort, udfærdiges kørekortet i overensstemmelse med reglerne i § 36.

§ 60. Såfremt en person, der er i besiddelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, har fået førerretten i henhold til det almindelige kørekort frakendt ubetinget, uden at der i dommen er truffet bestemmelse om særlig frakendelse af retten til

erhvervsmæssig personbefordring, har han ret til på ny at udøve denne virksomhed, når førerretten i henhold til det almindelige kørekort generhverves.

Kapitel 8.

Fornyelse af kørekort.

§ 61. Ansøgning om fornyelse af et kørekort, hvis gyldighedstid er udløbet, skal indgives til kørekortkontoret, jfr. § 1. Ansøgningen skal vedlægges lægeattest, jfr. §§ 3 og 6. Er det tidligere kørekort beskadiget eller bortkommet, skal ansøgningen tillige vedlægges fotografi, jfr. § 2, nr. 1.

§ 62. Ansøges der om fornyelse af kørekort 3 år eller mere efter, at gyldigheden af det tidligere kørekort er ophørt, er det, under hensyn til at den pågældende ikke har kunnet føre motorkøretøj i dette tidsrum, normalt en betingelse for fornyelsen, at en orienterende køreprøve består.

§ 63. Ved ansøgning om fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring finder § 43 tilsvarende anvendelse.

§ 64. Kan kørekortet fornyes, forsynes kørekortet med påtegning herom i anmærkningsrubrikken. Er det tidligere kørekort beskadiget eller bortkommet, udfærdiges dog et nyt kørekort. Gyldighedstiden fastsættes efter bestemmelserne i § 36. stk. 3 og 4, samt § 48. stk. 3, og regnes fra udstedelsesdagen.

Stk. 2. Er ansøgning om fornyelse af kørekort indgivet, men kan fornyelsen ikke straks ske, kan politiet, såfremt det findes forsvarligt ud fra hensyn til færdselssikkerheden udstede et midlertidigt kørekort med kort gyldighedstid.

Kapitel 9.

Orienterende køreprøver.

§ 65. Den, der skal aflægge orienterende køreprøve, skal selv stille køretøj til rådighed ved prøven. Køretøjet skal være godkendt til øvelseskørsel. Skal prøven aflægges med traktor, stilles en traktor med én påhængsvogn til rådighed.

§ 66. Orienterende køreprøve aflægges efter reglerne om køreprøver til kørekort til almindelig bil, men såfremt prøven er begrundet i vedkommendes kørsel med stor lastbil, stor personbil eller stort påhængskøretøj, kan prøven kræves aflagt efter de regler, der gælder for kørekort til disse køretøjer. Har den pågældende alene kørekort til motorcykel eller traktor (motorredskab), aflægges prøven efter reglerne om køreprøve til kørekort til henholdsvis motorcykel eller traktor (motorredskab).

Stk. 2. Består den orienterende køreprøve ikke senest ved tredje prøve, skal eventuelle yderligere prøver aflægges efter reglerne om køreprøve til kørekort til de kategorier, hvortil kørekort ønskes generhvervet. Hvor førerretten er administrativt inddraget på grund af en ikke bestået orienterende køreprøve, jfr. §§ 50 og 51, anses den ikke beståede prøve for første prøve.

Stk. 3. Har førerretten været inddraget eller frakendt i 3 år eller mere, eller skal orienterende køreprøve aflægges i anledning af fornyelse af kørekort, skal prøven dog aflægges efter reglerne om køreprøve til kørekort til de kategorier, hvortil kørekort ønskes generhvervet eller fornyet.

Kapitel 10.

Udenlandske førere.

§ 67. Personer, der er bosiddende i udlandet, kan under midlertidigt ophold her i landet føre motorkøretøj uden at have dansk kørekort, hvis de er i besiddelse af et internationalt kørekort udstedt i henhold til de internationale konventioner af 24. april 1926, 19. september 1949 eller 8. november 1968. Lige med besiddelse af et internationalt kørekort stilles besiddelse af et i vedkommendes hjemland udstedt nationalt kørekort, for så vidt dette enten er udfærdiget med latinske bogstaver eller er ledsaget af en oversættelse til dansk, engelsk eller fransk, udfærdiget af en offentlig myndighed eller af en organisation, der i udstederlandet er autoriseret til at udstede tolldokumenter for motorkøretøjer. Erhvervsmæssig personbefordring må dog ikke udføres på grundlag af et i udlandet udstedt kørekort.

Stk. 2. Et nationalt kørekort giver kun indehaveren ret til at føre et sådant køretøj

her i landet, som det berettiger ham til at føre i hans hjemland.

§ 68. Den kontrollerende myndighed påser, at en udenlandsk fører er i besiddelse af fornødent kørekort.

Stk. 2. Er dette ikke tilfældet, kan han af politiet få tilladelse (turistkørekort) til midlertidigt at føre motorkøretøj her i landet. Tilladelsen kan af politiet betinges af, at ansøgeren fremskaffer de sædvanlige attester for udstedelse af dansk kørekort og aflægger en køreprøve for vedkommende sagskyndige.

Stk. 3. Et i Finland, Norge eller Sverige udfærdiget midlertidigt kørekort (turistkørekort) berettiger indehaveren til under midlertidigt ophold her i landet at føre de køretøjer, som omfattes af kørekortet.

§ 69. Reglerne i §§ 49-50, §§ 52-53, § 54, stk. 1, og § 56 om inddragelse af førerret samt §§ 65-66 om orienterende køreprøver finder tilsvarende anvendelse på motorførere, der ikke har bopæl her i landet. Ved anvendelsen af § 53 skal der udstedes turistkørekort i stedet for sædvanligt midlertidigt kørekort.

Kapitel 11.

Køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel.

§ 70. Et motorkøretøj, der ønskes benyttet til øvelseskørsel, skal synes og godkendes af Statens bilinspektion og derefter anmeldes til registrering, inden det tages i brug. Køretøjet skal opfylde betingelserne i § 14, stk. 1, for at kunne godkendes.

Stk. 2. Registreringsmyndigheden sørger for, at køretøjer, der er godkendt til øvelseskørsel, én gang om året fremstilles til syn. De almindelige regler om periodisk syn af motorkøretøjer, herunder gebyrfejlreglerne, finder tilsvarende anvendelse.

§ 71. Motorkøretøj og traktor skal under øvelseskørsel foran og bagpå være forsynet med et af politiet godkendt hvidt skilt med ordet „Skolevogn“, udført med mindst 7 cm høje sorte bogstaver, eller ordet „Skolecykel“, udført med mindst 3 cm høje sorte bogstaver. Det samme gælder øvelseskørsel med vogntog.

Stk. 2. Skoleskiltet må kun benyttes under øvelseskørsel, herunder kørsel til og fra

det sted, hvor øvelseskørslen foregår. Under køreprøven må et køretøj ikke være forsynet med skoleskilte eller med firmaskilte, reklamer eller andet, der kendetegner køretøjet som øvelseskøretøj.

§ 72. Anvendes et motorkøretøj, der er særligt indrettet til øvelseskørsel, til andet end øvelseskørsel eller køreprøve, skal de særlige betjeningsapparater være afmonteret, tildækket eller aflåset på betryggende måde, medmindre der ikke befinder sig nogen på den plads, hvorfra disse apparater kan betjenes. Udlånes køretøjet til personer, der ikke hører til kørelærernes husstand, anvendes det til erhvervsmæssig personbefordring, eller udlejes det uden fører, skal betjeningsapparaterne være afmonteret og fjernet fra køretøjet.

§ 73. I bil, der anvendes til øvelseskørsel, skal der være plads til mindst 3 personer. Bilen skal være forsynet med hastighedsmåler og således udstyret, at kørelæreren uafhængigt af eleven kan give signal og ved hjælp af særlige pedaler, der er anbragt ved hems plads, udkoble motoren og bremse bilen. Er bilen forsynet med automatisk transmission, skal gearvælgeren - i stedet for pedal til udkobling af motoren - være anbragt således, at den kan betjenes af kørelæreren. Hvis bilen ikke er forsynet med tokreds driftsbremse, skal parkeringsbremsen (håndbremsen) være anbragt således, at den kan betjenes af kørelæreren, eller være forsynet med særligt håndgreb, som kørelæreren kan betjene. Dette behøver ikke at have anordning, der sikrer, at bremsen kan blive stående i tilspændt stand.

§ 74. Til øvelseskørsel med bil med stort påhængskøretøj skal anvendes lastbil med trykluftbremseanlæg og bremsemanometer. Påhængskøretøj, der anvendes til øvelseskørsel, skal være forsynet med manuel bremsekraftreguleringsventil i bremseanlægget.

§ 75. Til øvelseskørsel må ikke anvendes motorcykel, der er forsynet med hel- eller halvautomatisk gearkasse eller kobling eller automatisk frigear. Motorcyklen skal være forsynet med hastighedsmåler.

Stk. 2. Motorcykel, der anvendes til øvelseskørsel, kan forsynes med særlig bremse

beregnet for kørelæreren eller den sagkyndiges brug.

Stk. 3. Trehjulet motorcykel, der anvendes til øvelseskørsel eller køreprøve, skal være forsynet med ekstra bremse til brug for kørelæreren eller den sagkyndige.

§ 76. Øvelseskørsel med traktor må ikke foretages med mere end én påhængsvogn.

§ 77. Uanset bestemmelserne i §§ 70 og 73 kan politiet tillade, at en bil, der er særligt indrettet til beug for en invalideret, anvendes til øvelseskørsel og køreprøve, uden at bilen er forsynet med betjeningspedaler for kørelæreren eller den sagkyndige. Tilladelse kan kun gives, såfremt Statens bilinspektion finder bilens anvendelse hertil forsvarlig.

Kapitel 12.

Straffe- og gebyrbestemmelser.

§ 78. Overtrædelse af § 8, *stk. 3*, § 37, *stk. 3*, § 53, 2. pkt., § 54, *stk. 1* og 3, § 56, § 69, § 70, *stk. 1*, §§ 71-72, § 74 og § 76 straffes med bøde. Personer, der er bosiddende i udlandet, og som her i landet fører et køretøj uden at opfylde betingelserne herfor i § 67 eller § 68, *stk. 3*, straffes ligeledes med bøde.

Stk. 2. På samme måde straffes efter færdselslovens § 118, *stk. 1*, nr. 2 og 3, den, der tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til bekendtgørelsen eller undlader at efterkomme forbud eller påbud, der er meddelt i henhold til bekendtgørelsen.

§ 79. For afholdelse af køreprøve betales et gebyr på 90 kr. for prøve til kørekort til motorcykel og 150 kr. for prøve til kørekort til de øvrige i § 9 nævnte køretøjer samt for prøve til kørekort til erhvervsmæssig personbefordring. Tilsvarende gebyrer betales for orienterende køreprøver, dog er den første orienterende køreprøve altid gebyrfri. Vejledende køreprøver er gebyrfrie.

Stk. 2. For udstedelse af duplikatkørekort betales et gebyr på 30 kr. for kørekort til motorcykel og 50 kr. for kørekort til de øvrige i § 9 nævnte køretøjer. I øvrigt er udstedelse af kørekort og påtegninger på kørekort gebyrfrie.

Stk. 3. Alle gebyrer skal betales ved anvendelse af stempelmærker.

§ 80. Udebliver en aspirant fra en berammet køreprøve uden at have meddelt lovligt forfald senest kl. 12 dagen før prøven, eller består en del af prøven ikke, skal der betales nyt gebyr, før ny prøve afholdes. Dette gælder, når den teoretiske prøve ikke består, og når den praktiske prøve ikke består, samt når aspiranten udebliver fra en af disse prøver.

Stk. 2. Tilbagebetaling af betalt gebyr, når prøve ikke har fundet sted, kan normalt kun ske, når en berammet prøve afmeldes senest kl. 12 dagen før prøven.

Kapitel 13.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

§ 81. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. maj 1977.

Stk. 2. Samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 258 af 28. juni 1966 om førerprøver, førerbeviser m.v. og §§ 10-11 i bekendtgørelse nr. 42 af 2. marts 1956 om udenlandske køretøjer og udenlandske førere af motorkøretøjer.

§ 82. Kørekort, der er udstedt før den 1. maj 1977, er fortsat gyldige i overensstemmelse med deres indhold. Kørekort til traktor giver dog også adgang til at føre motorredskab.

§ 83. Personer, der er fyldt 18 år, og som regelmæssigt i de sidste 2 år før den 1. maj 1977 har ført traktor uden at være i besiddelse af kørekort, herunder jævnligt på vej omfattet af færdselsloven, kan uden at aflægge køreprøve erhverve kørekort til traktor med adgang til at foretage den kørsel, der omhandles i færdselslovens § 74.

Stk. 2. Ansøgning herom skal indgives senest den 1. maj 1978. Kørsel må ikke foretages, før kørekortet er udstedt.

Stk. 3. Ansøgningen skal udfærdiges på den hertil godkendte blanket og afleveres personligt på kørekortkontoret, jfr. § 1. Ansøgeren skal aflevere fotografi, jfr. § 2, nr. 1, samt de i § 2, nr. 2 og 4, nævnte dokumenter. Lægeattest kræves kun, hvis ansøgeren er fyldt 65 år, eller der foreligger oplysninger, der tyder på, at den pågældende ikke opfylder betingelserne for at erhverve kørekort.

Stk. 4. Opfylder ansøgeren betingelserne for at erhverve kørekort, jfr. §§ 5-7, udfærdiges kørekort i overensstemmelse med reglerne i § 36. I anmærkningsrubrikken anføres det, at kørekortet kun er gyldigt til trak-

tor til den kørsel, som oinhandles i færdselslovens § 74.

Stk. 5. Reglerne i kapitel 6-9 finder tilsvarende anvendelse på kørekort, der er udstedt i medfør af denne bestemmelse.

Justitsministeriet, den 15. april 1977.

Orla Møller.

/ P. Wiese.

Sammenfatningen i Nordisk Trafiksikkerhedsråds rapport
nr. 19 - Uddannelse af motorcykelførere.

Rapporten - "Uddannelse af motorcykelførere" - der er nr. 19 i Nordisk Trafiksikkerhedsråds rapportserie, indeholder en redegørelse for problemer i Danmark, Finland, Norge og Sverige vedrørende uddannelsen af motorcykelførere samt forslag til en forbedret uddannelse.

Rapporten er udarbejdet af en arbejdsgruppe, som Nordisk Trafiksikkerhedsråd har nedsat i 1974 i forbindelse med igangsætningen af et projekt med det formål at forbedre færdselssikkerheden for motorcyklister. I rådets rapportserie foreligger endvidere om færdselssikkerhedsmæssige problemer vedrørende motorcykler følgende rapporter: Nr. 8, "Motorcykel - och mopedhjälmar", nr. 12, "Varselljus för motorcyklar", og nr. 13, "Motorcyklar och mopeder - trafiksäkerhet och konstruktion".

Udgangspunktet for overvejelserne i rapporten er, at motorcyklister er den trafikantgruppe, som har den højeste ulykkesrisiko, samt at mange motorcykelulykker beror på menneskelige fejl enten hos motorcyklister eller hos andre trafikanter. En forbedret uddannelse af motorcyklister antages at ville kunne mindske antallet af ulykker.

Det opstilles som et hovedmål for uddannelsen af motorcyklister, at der i højere grad end hidtil lægges vægt på at udvikle en hensynsfuld og ansvarlig holdning til det at være motorcyklist. Dette mål sammenfattes i rapporten i begreberne "defensiv færdselstaktik" og "defensiv motorcykelkørsel".

I afsnit 2 gennemgås de gældende regler om uddannelse af motorcykelførere i hvert af de nordiske lande. Det fremgår heraf bl.a., at intet af de nordiske lande stiller krav om obligatorisk, teoretisk og praktisk uddannelse som betingelse for at kunne indstille sig til køreprøve.

Afsnit 3 indeholder en kort redegørelse for forholdene i forskellige lande uden for Norden.

Afsnit 4 indeholder overvejelserne og forslagene til en forbedret motorcyklistuddannelse.

Det foreslås, at det i princippet gøres obligatorisk, at aspiranterne skal have gennemgået både teoretisk og praktisk uddannelse hos en godkendt motorcykelkørelærer. Afsnittet indeholder anvisninger på, hvorledes en sådan uddannelse bør tilrettelægges, og hvad den bør indeholde.

Selv om den teoretiske og praktiske uddannelse i rapporten behandles hver for sig, understreges det, at der i så høj grad som muligt samtidig bør gives teoretisk kundskab og praktisk erfaring om ligeartede problemer.

Vedrørende den teoretiske uddannelse foreslås det, at den i højere grad, end tilfældet er i dag, koncentrerer sig om de faktiske forekommende faremomenter i trafikken og om at skabe forståelse for nødvendigheden af at udvise forudseenhed, respekt, hensynsfuldhed og ansvarsfølelse i trafikken ("defensiv færdselstaktik"). I denne forbindelse foreslås en ændring af uddannelsesformen og indførelse af nye undervisningsmidler. Det anbefales, at der fremstilles en fælles nordisk film, der kan anvendes i alle landene.

Om den praktiske uddannelse foreslås det, at den dels gennemføres som manøvretræning på lukkede (avskilda) øvelsespladser, dels ved kørsel i den almindelige trafik.

Der opstilles en model eller skitse til en praktisk køreundervisning, hvor der ved siden af uddannelsen i sikkerhedskontrol og kørsel i trafikken gives anvisninger på tilrettelæggelsen af manøvretræningen indeholdende bremseøvelser m.v. Det anbefales, at bremseøvelser på forskellige underlag foretages fra hastigheder op til 60 km i timen, og at der gennemføres særlige bremse- og undvigemanøvrer i simulerende nødsituationer.

Det foreslås, at den praktiske køreundervisning gennemføres på en måde, så der til stadighed er direkte kontakt fra lærer til elev, f.eks. ved anvendelse af radioanlæg. Der tages afstand fra en praktisk køreuddannelse i trafikken, hvor kørelæreren ikke følger efter eleven enten som passager eller selv kørende på motorcykel eller eventuelt i bil.

I afsnit 4.6. opregnes det i lo punkter, hvad der i rapporten nærmere forstås ved "defensiv motorcykelkørsel"¹¹.

I afsnit 4.7. anbefales det, at der til køreuddannelses-systemerne knyttes en efteruddannelsesordning.

I afsnit 4.8. stilles der forslag om, at der til erhvervelse af førerret til de største motorcykler opstilles særlige krav. Det foreslås, at ret til at føre motorcykel over 410 cnr først skal kunne opnås efter mindst 1 års praktisk erfaring med kørsel med mindre motorcykler. Forslaget indebærer, at kørekort til de større motorcykler i princippet kun kan erhverves efter aflæggelse af 2 køreprøver efter forudgående teoretisk og praktisk køreundervisning.

Der foreslås endvidere fastsat mindstekrav til størrelsen af øvelseskøretøjerne, der benyttes ved de forskellige prøver.

I afsnit 4.9. behandles de særlige problemer, der er forbundet med kørsel med motorcykel med sidevogn.

Afsnit 4 indeholder også generelle overvejelser vedrørende uddannelsen af andre trafikantgrupper med henblik på sikrere motorcykelkørsel.

Det anbefales, at undervisningstilbudene til knallertkørere udvides.

Omkostningerne ved en ny motorcykelkøreuddannelse anslås ikke at blive større, end at uddannelsen vil kunne gennemføres inden for rammerne af de eksisterende uddannelsesstrukturer og gældende principper for fordeling af udgifterne.

I afsnit 5 drøftes køreprøverne. Det foreslås, at køreprøvens centrale funktion gøres til en kontrol af, om aspirantens uddannelse kan antages at være gennemført på tilfredsstillende måde. Den teoretiske prøve foreslås gennemført som en skriftlig prøve. Den praktiske prøve anbefales gennemført i to led, dels som en manøvreprøve på en lukket øvelsesplads, dels ved en prøve i den almindelige trafik.

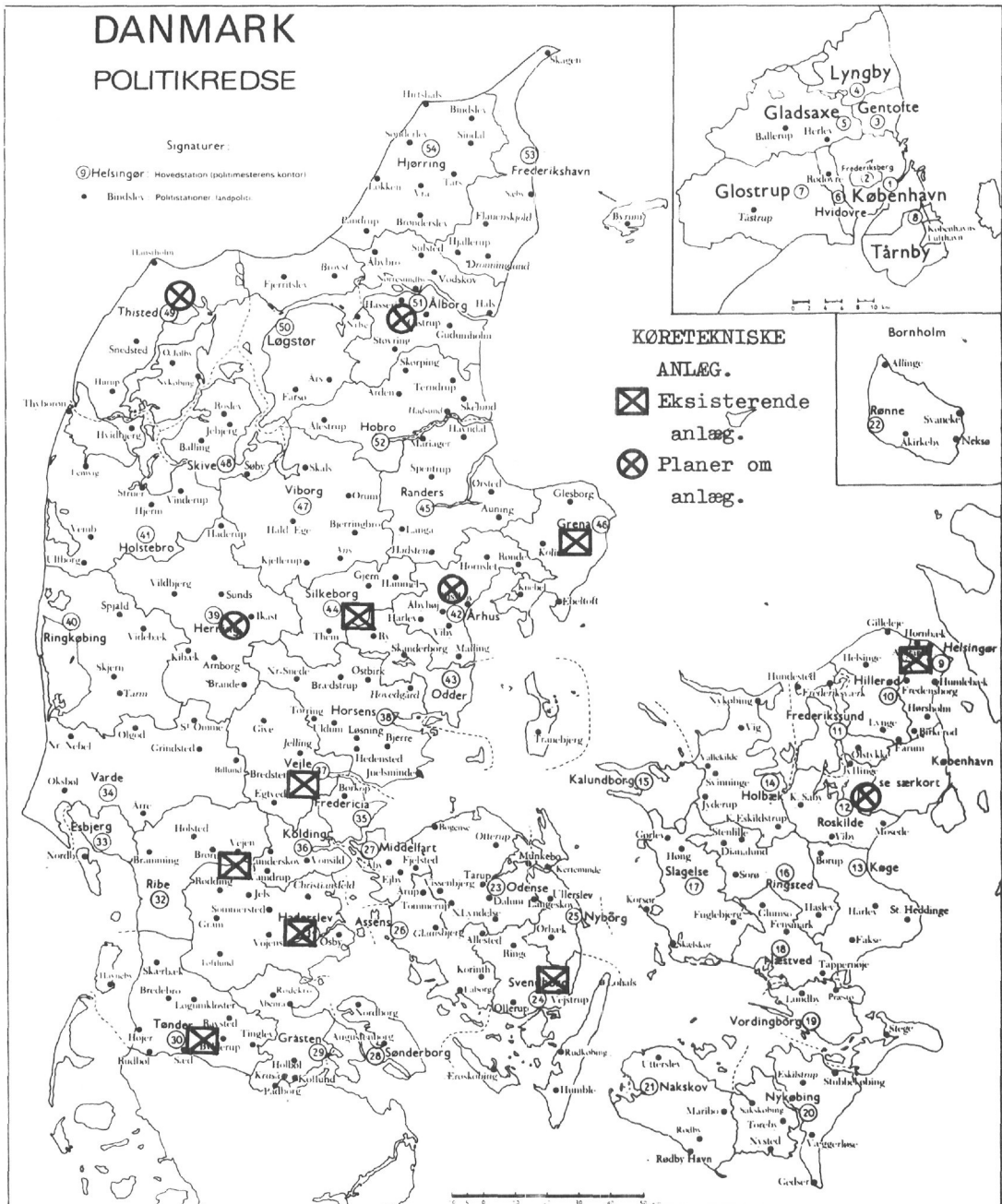
Rapporten indeholder i afsnit 6 en drøftelse af de krav, der bør stilles til kørelærerne. Det er et hovedsynspunkt, at de skal have en særlig uddannelse med henblik på undervisning af motorcykelelever. Det anbefales, at kørelærerne med mellemrum deltager i efteruddannelsesaktiviteter, eller at det på anden måde sikres, at de til stadighed opfylder de stillede krav.

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN

September 1979.

(Sekretariat et)

Kort over køretekniske anlæg i Danmark.



Udenlandske regler.

Spørgsmål 1: Kræves der kørekort til almindelig bil (kategori B), før der kan erhverves kørekort til lastbil?

Spørgsmål 2: Gælder et kørekort til lastbil også til kørsel med almindelig bil?

Finland: Ad 1. Nej (bortset fra kategori D, stor personbil)

Ad 2. Ja.

Norge: Ad 1. Ja.

Ad 2. Udgår.

Sverige: Ad 1. Ja.

Ad 2. Udgår.

Vesttyskland: Ad 1. Nej.

Ad 2. Ja.

Italien: Ad 1. Nej.

Ad 2. Ja.

England: Ad 1. 1

Ad 2. Ja.

Belgien: Ad 1. Nej.

Ad 2. Ja.

Holland: Ad 1. Ja.

Ad 2. Udgår.

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN.

(Sekretariatet).

Den 29. august 1979.

Notat om antallet af motorcykler i Danmark.

Motorcykelparken har været nogenlunde uændret de seneste år. I 1972 var der godt 37.000 motorcykler, i 1976 ca. 36.500, og pr. 30. juni 1979 er der indregistreret 36.721.

Det kan oplyses, at motorcykelparken i 1954 og 1959 var på ca. 120.000.

Der er intet statistisk materiale, der belyser motorcykelparkens fordeling på køretøjer over eller under et motorvolumen på 410 cm .

Det må dog antages, at udviklingen for tiden går i retning af anvendelse af stadig større motorcykler.

Retningslinier for pensum i de teoretiske fag for kørelæreruddannelsen til almindelig personbil (kategori B.).

I. Indledning.

I kørelæreruddannelsens teoretiske del indgår fagene undervisningslære, færdselslovgivning, køretøjsteknik, risikolære og administration af en køreskole.

Der må i uddannelsen lægges særlig vægt på at opøve aspiranternes færdighed i at undervise efter de retningslinier, der er fastlagt for den almindelige køreundervisning. Der bør derfor tilstræbes størst mulig overensstemmelse mellem kørelærer-uddannelsen og køre-uddannelsen med hensyn til organisering af undervisningsstof, integrering af de enkelte fag såvel som af det teoretiske og det praktiske stof samt med hensyn til anvendelse af metoder og hjælpemidler.

Det gælder ikke mindst for faget undervisningslære, at indholdet netop bedst kan formidles ved direkte anvendelse på det øvrige integrerede stof.

Pensummet i kørelæreruddannelsen er dog på flere områder mere omfattende end i den almindelige køreuddannelse, og det er desuden påkrævet, at aspiranterne erhverver sig større viden og bedre færdigheder end almindelige køreskoleelever i de fag, der er fælles for begge uddannelser. Derfor kan det være hensigtsmæssigt, at kørelæreruddannelsen i et vist omfang adskilles i de enkelte fag, hvorved man tilføjelige kan tydeliggøre disse fags egen problematik.

Denne fagopdelte undervisning må dog ikke forflygtige det oven for nævnte hovedprincip om integreret undervisning.

II. Undervisningslære.

Faget undervisningslære sigter mod at give kørelæreren den fornødne pædagogiske viden og færdighed til at kunne undervise i en køreskole i overensstemmelse med de gældende krav til køreuddannelsen.

Undervisningen omfatter følgende emner, der behandles på grundlag af den godkendte normalplan for køreundervisningen i køreskoler:

1. Baggrundsorientering.

Baggrunden for de gældende krav til køreuddannelsen og dens formål samt køreuddannelsens sammenhæng med samfundets øvrige bestræbelser på at øge færdselssikkerheden.

2. Planlægning og tilrettelæggelse.

Principper for fastlæggelse af undervisningsmål med hensyn til de kundskaber, færdigheder og holdninger, som kræves af en færdselssikker og hensynsfuld motorfører. Over- og underordning af delmål samt integrering af den teoretiske og praktiske undervisning. Principper for udvælgelse og organisering af undervisningsstoffet. Fastlæggelse af undervisningsformer: Individuel- og gruppeundervisning, lærer- og elevcentrerede aktiviteter, lektioner i skolevogn og teori-lokale. Opstilling af timeplaner. Udvalgelse af faglige og undervisningstekniske hjælpemidler (lærer- og elevmateriale, AV-midler, lokaleindretning, øvelsespladser m.v.).

3. Indlæring.

Indlæringspsykologi i grundtræk. Læreprocessers forløb. Forhold, der påvirker indlæring i heldig og uheldig retning med særlig henblik på voksenundervisning.

Fordele og ulemper ved forskellige indlæringsmetoder (forelæsning, opgaveløsning, overhøring, gruppearbejde, lærercentreret og elevcentreret undervisning m.v.)« Korrekt brug af AV-midler m.v. (tavle, flip-over, overhead, dias, film, modeller).

4. Evaluerings.

Kriterier for og kontrol af indlæringens effekt. Årsager til mislykket indlæring (hos lærer, elev, i metode m.v.) samt valg af modforholdsregler.

III. Færdselslovgivning.

Pensum bør opdeles i områder, som kørelæreren skal

- 1) kunne undervise i, og
- 2) have kendskab til.

Område 1) omfatter især færdselsens grundregler, færdselslovens regler om hvordan man skal køre, forhold omkring føreren, førers og ejers ansvar for køretøjet, belæsning og vejafmærkning.

Område 2) omfatter de nærmere regler om kørekort, herunder erhvervelse, gyldighed, frakendelse, inddragelse og generhvervelse. Endvidere reglerne om øvelseskørsel, køreprøver, forsikrings- og erstatningsforhold, registreringsforhold og ændringer heri, herunder de særlige regler om traktorer.

Kørelæreren bør endvidere få kendskab til, hvilke forhold omkring trafik og køretøjer der er reguleret i færdselslovgivningen, og hvordan man skaffer sig viden om reglerne på et givet område.

IV. Køretøjsteknik.

Kørelæreren bør i sin undervisning kunne give populære fremstillinger af, hvordan en bil eller en traktor virker, hvad det betyder, hvis den ikke virker som den skal, og hvordan man kontrollerer den for fejl af betydning for sikkerheden. Det er derimod ikke meningen, at kørelæreren skal have en udtømmende viden om køretøjets tekniske funktioner.

Undervisningen bør omfatte styreapparat, styringsprincipper og styringsgeometri, bremses og bremseprincipper, lygter og lygtekrav, signal- og tegngivningsapparater, reflekser, ruder, viskere, spejle, arbejdsprincippet i benzin- og dieselmotorer og de forskellige former for kraftoverføring, støj og røg, herunder kuliltefaren, fjedre og støddæmpere, dæktyper og dæks montering, tryk og slid samt tilkobling af påhængskøretøjer.

Kørselsteknik udgør en væsentlig del af faget. Kørelæreren skal kende elementære grundregler i den mekaniske fysik, og han skal kunne resonnerer ud fra grundreglerne. Han skal være fortrolig med og kunne undervise i betydningen og anvendelsen af begreber som standse-, reaktions- og bremselængde, og han skal kunne undervise i den særlige kørselsteknik, der kræves under vanskelige forhold såsom glat føre, lygtetændingstid og blæst og i kritiske situationer opstået på grund af tekniske fejl. Han skal endvidere kunne undervise i kørsel i sving, belæsning og dennes betydning for kørslen og afværgemanøvrer i katastrofesituationer. Endelig skal kørelæreren kunne undervise i energi- og miljøbevidst kørsel.

V. Risikolære.

Faget risikolære sigter mod at give kørelæreren det fornødne kendskab til risikomomenterne ved de færdsels-situationer eller manøvrer, der hyppigt medfører uheld, hvor bilister er indblandet, for at kunne undervise i det tilsvarende stof i henhold til de gældende krav til køreuddannelsen.

Undervisningen omfatter følgende emner:

1. Baggrundsorientering.

Oversigt over tilgængelige kilder, hvorfra indholdet i risikolære hentes, (uheldsstatistik, populær forsknings-information, tidsskrifter m.v.) bl.a. med henblik på a-jourføring af viden.

2. Forhold vedrørende eget køretøj.

Der henvises til oversigten i afsnit III, Køretøjsteknik, hvad angår kendskab til fejl eller mangler ved styretøj, hjul, fjedre, støddæmpere, dæk, bremses, lygter og udstødningsan-

3. Forhold vedrørende føreren.

Kortfattet, populær fremstilling af begrebet reaktions-tid og af de psykologiske funktioner, der forløber i reaktionstiden: Opmærksomheds-indstilling, opfattelse, bedømmelse, beslutning og iværksættelse af handling.

Især fremhæves opfattelsens og adfærdens afhængighed af førerens personlige holdning til færdslen (interesser, ønsker, behov), førerens viden om færdsel (kendskab til færdselsregler, risikomomenter, ulykkesårsager) og førerens færdigheder (erfaring og kørselsrutine). Den særlige indflydelse, som spiritus, medicin, euforiserende stoffer og

lignende samt sygdom, overanstrengelse og mangel på søvn har på opfattelsen og adfærden.

4. Forhold vedrørende den trafikale omverden.

Delemnerne omfatter

4.1. Trafikantkundskab: Alment om menneskets muligheder og begrænsede forudsætninger for at færdes sikkert i trafikken.

Ulykkernes fordeling på forskellige aldersgrupper og trafikantkategorier og de dermed sammenhængende særlige vanskeligheder og problemer for småbørn, skolebørn, unge og ældre.

Risikomomenter knyttet til trafikanternes alder, opmærksomhedsgrad og hensigt samt mulighederne for at forudse trafikanter adfærd ved at bedømme de nævnte kendetegn.

4.2. Køretøjskundskab: Populær fremstilling af de almindeligste køretøjstypers manøvreedygtighed, afhængigt af deres tekniske konstruktion (personbiler, lastbiler, last- og sættevognstog, busser, motorcykler, knallerter, cykler).

Ulykkernes fordeling på de forskellige køretøjstyper. Risikomomenter knyttet til de enkelte køretøjstypers farteigenschaften, bremseegenskaber, styreegenskaber, alder- og vedligeholdelsesgrad og førerens orienteringsvilkår samt muligheden for at forudse køretøjernes bevægelse eller manøvrering ved at bedømme de nævnte kendetegn.

4.3. Vejkundskab: Forhold i vejens udformning, der kan medføre særlig risikobetonet adfærd.

Risikomomenter knyttet til vejens klasse (prioritets- eller restriktionsforhold), omgivelser (by, land), udstyr eller standard (fortov, midterrabat, belysning) forløb

(bakker, sving) og brug (særlige trafikanter) samt muligheden for at forudse egne eller andres manøvreproblemer og adfærd ved at bedømme de nævnte kendetegn.

4.4. Tidskundskab; De regelmæssige sæsonsvingninger i ulykkestallene og de dermed sammenhængende risikomomenter, knyttet til årstid, ugedag og klokkesiet, ofte tillige betinget af lokale forhold. Muligheden for at forudse særlige vanskeligheder ved at bedømme de nævnte kendetegn og dermed planlægge en hensigtsmæssig rute eller et hensigtsmæssigt kørselstidspunkt samt træffe fornødne sikkerhedsforanstaltninger.

5. Forhold vedrørende færdselsdynamik.

Delemnerne omfatter:

3.1. Bevægelseskundskab: Der henvises til afsnit III køretøjsteknik, hvad angår de fysiske forholds betydning for sikker kørsel.

Alment om de psykologiske forhold, der spiller en rolle for opfattelsen af egen og andres hastighed og dens bedømmelse, samt forhold der påvirker styringen eller bevægelsesretningen.

5.2. Trafikeringskundskab: Ulykkes-hyppighed og særlige risikomomenter, knyttet til de almindeligste manøvrer og til kørsel i særlige (trafiksanerede) områder samt parkering.

6. Afværge-handlinger.

Hensigtsmæssige afværge-handlinger i de mest almindelige faresituationer samt principperne i defensiv kørsel.

VI. Administration.

A) Kendskab til regnskabsføring, herunder føring af dag-

lig kassekladde, dagbog og udfyldelse af nødvendige papirer i forbindelse med berømmelse og aflæggelse af køreprøver.

B) Opstilling af nødvendige drifts- og årsregnskaber, herunder afskrivning, moms og øvrige skattetekniske regler og behovet for revisionsbistand.

C) Annoncering og P.R. virksomhed efter de i Markedsføringsloven fastsatte normer (aftale af 26. oktober 1976 indgået mellem Forbrugerombudsmandsinstitutionen og Dansk Kørelærer-Union).