

fyldt 16 år, blev gennemført i forbindelse med færdselsloven fra 1955.

Under hensyn til, at der siden 1955 er sket en fortsat udvikling af de særlige tekniske hjælpemidler på dette område, foreslås aldersgrænsen nedsat til 15 år.

#### Til nr. 75.

Voigt (FP) finder, at det ikke kan være særlig fornuftigt at nægte en person, som har udstået sin straf, kørekort til erhvervs-mæssig personbefordring. Det må være op til de forskellige firmaer som f. eks. redningskorps, busselskaber og hyrevognscentraler at fastsætte bestemmelser i deres egne vedtægter, om de forlanger en ren straffeattest for at antage den pågældende.

Biltzing (V) og Hagen Hagensen (KF) finder det uforeneligt med øvrige recocialiseringsbestræbelser, at en person, der har udstået sin straf, herudover skal nægtes kørekort til erhvervsmæssig befordring.

#### Til nr. 76.

Efter den nu foreslåede affattelse af § 59, stk. 3, 3. pkt., kan politiet ikke indkalde en person til orienterende køreprøve, fordi han er frakendt førerretten betinget i anledning af spiritus- eller promillekørsel.

Såfremt en person med en promise på mellem 0,80 og 1,20 under kørslen har overtrådt andre bestemmelser end § 52, stk. 3, uden at der som følge heraf er sket domfældelse for spirituskørsel vil disse andre overtrædelser heller ikke i sig selv kunne danne grundlag for, at politiet kræver aflæggelse af en orienterende køreprøve. Politiet vil dog ikke være afskåret fra i medfør af de almindelige regler at indkalde en sådan person til en orienterende køreprøve, såfremt andre omstændigheder giver grund til at nære tvivl om, hvorvidt han fortsat er i besiddelse af f. eks. fornødent kendskab til færdselsreglerne, jfr. førerbevisbekendtgørelsens § 29, stk. 2.

#### Til nr. 77.

Efter forhandlingerne i udvalget har man ikke fundet grundlag for at opretholde kravet om obligatorisk knallertundervisning.

#### Til nr. 78.

Mindretallet henviser til det store antal ulykker, der rammer 15-årige knallertkørere,

og finder, at lovens aldersgrænse bør føres tilbage til de oprindelige 16 år.

#### Til nr. 79.

Efter ændringsforslaget bliver det tidsrum, inden for hvilket der tillades øvelseskørsel, ens for personer under 18 år og for personer, der er fradømt førerretten.

#### Til nr. 80.

Efter forhandlingerne i udvalget har man fundet det forsvarligt at nedsætte aldersgrænsen til 21 år.

#### Til nr. 81.

Når en person har udstået sin straf, må det være en ret på lige fod med andre borgere at erhverve kørelærerruddannelse og virke som sådan. I øvrigt henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 75.

#### Til nr. 82.

Ændringen er redaktionel og en følge af det foreslåede ændringsforslag til § 65, stk. 1, nr. 4.

#### Til nr. 83.

Mange motorførere er i besiddelse af meget ringe teknisk viden vedrørende motor-køretøjet; det gælder f. eks. kvinder, pensionister o.m.a. Disse mennesker skal ved afhentning af deres køretøj fra et værksted kunne være sikre på, at de i stk. 3 nævnte dele er i orden, da de er vigtige for færdsels-sikkerheden. Det gælder især styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter. Som loven er i dag, kan et værksted ikke på nogen måde drages til ansvar for sjuksk eller dårligt udført arbejde. Dette forhold bør ændres, hvilket FDM og KDAK allerede i skrivelser til ministeriet af 10. maj 1973 gjorde opmærksom på.

#### Til nr. 84.

Under hensyn til de betænkeligheder, der er udtrykt af udvalget, har justitsministeriet fundet det rigtigst, at ændringer af køretøjsdefinitionerne fortsat fastsættes ved lov.

#### Til nr. 85.

Det er urimeligt, at ministeren efter lovforslaget kan få beføjelser til at fastsætte betaling for nummerplader og registrering. Forslagsstillerne er naturligvis opmærksom på, at der i lovteksten ikke står afgift, men