

Disse kørelærere, som også efter ikrafttrædelsen af den nye kørelæreruddannelse pr. 1. januar 1995 vil beskæftige sig med teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter - hvortil der stilles større krav end ved den almindelige køreuddannelse - er samtidig ansvarlige tilsynsførende under kørelæreraspirantens praktikperiode. Det findes derfor færdselssikkerhedsmæssigt ubetænkeligt at lade beskæftigelsen som underviser udelukkende af kørelæreraspiranter danne grundlag for en forlængelse af kørelærergodkendelsen.

Ledende køredommere i forsvaret har til daglig ansvaret for og kontrollen med uddannelsen af køreelever blandt forsvarets personel, efteruddannelsen af kørelærere i forsvaret samt disse kørelæreres tilrettelæggelse af teori- og køreundervisning - herunder overholdelsen af undervisningsplanerne. Forsvarets ledende køredommere afholder endvidere alle teoriprøver samt et større antal praktiske prøver årligt med henblik på erhvervelse af kørekort, jf. også § 59, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 425 af 1. juni 1992 om kørekort. Der findes 14 af disse ledende køredommere på landsplan fordelt på 7 militære køreskoler.

Forsvarets ledende køredommere antages fra det civile, idet funktionerne ikke er et led i det militære beredskab (krigsberedskab). Forsvaret har derfor stillet som forudsætning for som civil person at opnå autorisation og virke som køredommer i forsvaret, at den pågældende har en forudgående uddannelse som kørelærer.

Forsvaret har imidlertid udarbejdet retningslinier, der fastsætter, at ledende køredommere ikke må gennemføre teori- og køreundervisning i forsvaret, ligesom de skal fraskrive sig retten til at drive, deltage i og udføre civil køreskolevirksomhed. Baggrunden for retningslinierne er, at ledende køredommere som ansvarlige for afholdelsen af teoriprøver har adgang til det fortrolige teoriprøvemateriale, og at det er et centralt krav, at funktionerne køredommer og kørelærer holdes klart adskilt.

Dette bevirker, at sådanne ansatte i forsvaret udelukkes fra løbende at få fornyet deres kørelærergodkendelse, hvilket har skabt rekrutterings- og personalemæssige problemer for forsvarets køreskoler.

Da de ledende køredommere i forsvaret gennem deres virksomhed har meget tæt forbindelse til både den teoretiske og praktiske køreuddannelse, findes der ikke at være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at lade også køredommervirksomheden danne grundlag for fornyelse af den kørelærergodkendelse, der var den oprindelige forudsætning for autorisationen som ledende køredommer.

Til nr. 10

For at forbedre mulighederne for personer med handicap foreslås det, at trafikministeren bemyndiges til at dispensere fra færdselslovens kapitel 1-14, der indeholder de generelle regler for færdsel i trafikken. De resterende kapitler i færdselsloven omfatter reglerne om færdselsregulering og afmærkning m.v., erstatning og forsikring, straf, afgifter m.v., betalingsbestemmelser, frakendelse af førerret, konfiskation, handlinger foretaget i udlandet, samt ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Den tidligere færdselssikkerhedsafdeling i Justitsministeriet og Trafikministeriet - nu Færdselsstyrelsen - har jævnligt modtaget ansøgninger fra personer, der af helbredsmæssige årsager ønsker dispensation fra alderskravet til at føre ikke-registreringspligtig knallert for at løse et transportproblem. Fælles for disse henvendelser er sygdommens karakter, der bevirker, at knallertkørsel er de unges eneste mulighed for at færdes på egen hånd i trafikken - for eksempel hjertefejl, svær astma og særlige handicap.

Endvidere modtager Trafikministeriet ansøgninger fra forældre, der ønsker at køre med deres handicappede børn på cyklen, uagtet at barnet er fyldt 6 år og derfor ifølge færdselslovens § 50, stk. 2, ikke må medtages på cyklen. Endelig kan nævnes en ansøgning fra en person, som var lam i højre arm, der ønskede tilladelse til at køre en trehjulet cykel, uagtet at vedkommende på grund af sit handicap ikke kunne give tegn til svingning på den i færdselsloven foreskrevne måde.

Der har hidtil ikke været lovhjemmel til at dispensere administrativt i de omtalte tilfælde. Da færdselsområdet henhørte under Justitsministeriets ressort, havde ministeriet som den øverste anklagemyndighed den praksis, at det i tilfælde, hvor ansøgningen på baggrund af en lægeerklæring fandtes berettiget og færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, i en skrivelse til den pågældende blev tilkendegivet - uden at der var tale om egentlig dispensation - at det efter Justitsministeriets opfattelse ikke burde skrives ind over for f.eks. kørsel på knallert i strid med § 63, stk. 1.

Efter at færdselslovområdet er overgået til Trafikministeriet, har praksis været, at henvendelsen efter en foreløbig vurdering er blevet oversendt med indstilling til Justitsministeriets politikontor, der herefter har truffet den formelle afgørelse. Denne procedure indebærer unødigt administration, hvorfor en lovhjemmel til at give en egentlig dispensation findes hensigtsmæssig.

Indføres en sådan dispensationsadgang, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en konkret vurdering af ansøgerens behov og helbredstilstand over