



JUSTITIS MINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 27. november 2013
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Marianne Møller Halk-
jær
Sagsnr.: 2013-801-0014
Dok.: 965704

Kommenteret høringsoversigt vedrørende rapport om revision af kørelæreruddannelsen – Krav til godkendelse og efteruddannelse som kørelærere

I. Høringen

Rapport om revision af kørelæreruddannelsen – Krav til godkendelse og efteruddannelse som kørelærere har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre Landsret, Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), BAT (Bornholm), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks TransportForskning, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisteres Råd (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Fyntrafik, Håndværksrådet, Institut

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Københavns Brandvæsen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Movia, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Ældre Sagen.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Østre Landsret, Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Beredskabsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Kørelæreres Landsforbund, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Ældre Sagen.

Herudover har Transporterhvervets Uddannelser, Uddannelsescenter Fyn ApS, Århus Kørelærer Institut og Walther Linck sendt bemærkninger til rapporten.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringssvarene

1. Generelle bemærkninger til rapporten

Østre Landsret, Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Beredskabsstyrelsen, Dansk Erhverv, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugersty-

relsen, Politiforbundet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet har ingen bemærkninger til rapporten.

Forbrugerrådet støtter på linje med **Ældre Sagen** og **Forende Danske Motorejere (FDM)** anbefalingerne i rapporten, som de ser som et godt skridt i den rigtige retning i forhold til at øge sikkerheden i trafikken.

Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport) finder det relevant at ændre kørelærerruddannelsen i overensstemmelse med de i rapporten skitserede principper.

2. Køreerfaring

Danske Kørelæreres Landsforbund anfører, at det bør præciseres, hvorvidt betingelserne om, at man for at opnå godkendelse som kørelærer i de seneste 2 år ikke har været frataget førerretten eller fået denne inddraget administrativt, vedrører betinget eller ubetinget fratagelse. Endvidere bør det præciseres, hvornår de 2 år skal regnes fra.

Udvalget har anbefalet, at det gældende krav i færdselslovens § 66, stk. 1, nr. 2, om, at man for at opnå godkendelse som kørelærer i de sidste 3 år jævnligt har ført bil, henholdsvis motorcykel, ændres, således at der i stedet indføres et krav om, at ansøgeren ikke i de seneste 2 år har været frataget førerretten eller fået denne inddraget administrativt.

Justitsministeriet kan tilslutte sig udvalgets anbefaling. Justitsministeriet finder i den forbindelse, at fratagelse bør omfatte både betinget og ubetinget fratagelse. Hvis ansøgeren inden for de seneste 2 år har været frataget førerretten (betinget eller ubetinget), er det således efter Justitsministeriets opfattelse udtryk for en sådan grov tilsidesættelse af færdselsreglerne, at ansøgeren må anses for uegnet til at opnå godkendelse som kørelærer. Den 2-årige periode vil efter lovforslaget skulle regnes fra tidspunktet for meddelelsen af godkendelsen eller fornyelsen heraf.

Justitsministeriet skal i forhold til ansøgninger om godkendelse som kørelærer bemærke, at det ikke er muligt at blive tilmeldt kørelærerprøven (herunder forprøven), hvis man ikke har førerret til de kategorier, man ønsker godkendelse til, ligesom det i øvrigt ikke er muligt at gennemføre store dele af uddannelsen uden førerret.

3. Uddannelse

Dansk Transport og Logistisk (DTL) anfører på linje med **Århus Kørelærer Institut**, at det ikke bør være et krav, at ansøgeren forinden har gennemført et voksenpædagogisk uddannelsesforløb. Det voksenpædagogiske uddannelsesforløb bør i stedet gennemføres sideløbende med kørelæreruddannelsen, så den teoretiske viden, der tilegnes, kan bruges direkte i den aktuelle praktiske del af forløbet.

Udvalget har fundet, at gennemførelse af et voksenpædagogisk forløb skal være et adgangskrav til kørelæreruddannelsen, med henblik på at kørelærerne fremover i højere grad kan fokusere på holdnings- og adfærdsbearbejdelse ved hjælp af relevante pædagogiske virkemidler som led i den almindelige køreuddannelse.

Justitsministeriet er enig heri. Det er således efter Justitsministeriets opfattelse ikke tilstrækkeligt, at det voksenpædagogiske forløb gennemføres sideløbende med kørelæreruddannelsen.

Justitsministeriet bemærker i den forbindelse, at en del ansøgere til kørelæreruddannelsen allerede har gennemført et voksenpædagogisk forløb. Indførelse af et sådant adgangskrav vil derfor sikre, at alle aspiranter starter på uddannelsen med ensartede teoretiske forudsætninger for igennem kørelæreruddannelsen at kunne videreudvikle disse i praktiske situationer.

Justitsministeriet bemærker i øvrigt, at der – hvis lovforslaget vedtages – vil blive etableret en meritordning for ansøgere til kørelæreruddannelsen, der har en tilsvarende uddannelse eller kursus, eller som i kraft af uddannelsesmæssig baggrund allerede besidder de kompetencer, som en sådan uddannelse vil give.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.3 og pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslag til nyaffattelse af færdselslovens § 66).

Walther Linck foreslår, at der også bør indføres et krav om, at eksisterende kørelærere skal gennemføre et voksenpædagogisk forløb.

Det fremgår af rapportens afsnit 6.4, at det er udvalgets opfattelse, at der i forbindelse med indførelsen af nye krav til kørelærerne i rimelig grad bør

tages hensyn til de kørelærere, der allerede i dag har opnået godkendelse efter de gældende regler. En allerede uddannet og godkendt kørelærer bør derfor ikke mødes med et krav om, at vedkommende skal opfylde de nye betingelser for at opnå godkendelse som kørelærer for at kunne bibeholde eller få fornyet sin kørelærergodkendelse.

Udvalget påpeger i den forbindelse, at der i en del tilfælde er tale om kørelærere, der har undervist i en længere periode, og som derigennem har opbygget en solid praktisk erfaring, hvilket efter omstændighederne kan udgøre et passende alternativ til den voksenpædagogiske uddannelse, som udvalget anbefaler for nye kørelærere.

Justitsministeriet kan tilslutte sig udvalgets overvejelser og anbefalinger, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 2, (overgangsbestemmelser).

4. Krav til kørekort

Dansk Køreskole Forening finder, at det også bør være et adgangskrav, at ansøgeren har erhvervet kørekort til stor bus (kategori D).

Århus Kørelærer Institut anfører på linje med **Uddannelsescenter Fyn Aps**, at kravet om, at ansøgere skal have erhvervet kørekort til en lang række kategorier ikke vil give ansøgeren et væsentligt bedre kendskab til disse køretøjstyper, idet dette vil forudsætte flere års køreerfaring. Kravet herom bliver en væsentlig fordyrelse for ansøgerne, hvilken kan betyde, at potentielt dygtige ansøgere fravælger uddannelsen, ligesom kravene kan medføre, at færre kvinder tilmelder sig kørelæreruddannelsen. **Uddannelsescenter Fyn Aps** foreslår, at kravet reduceres til øvelser på godkendte manøvrebaner og eventuelt køretekniske anlæg.

Udvalget har i rapportens afsnit 6.1.1 anbefalet, at ansøgeren forinden tilmeldingen til kørelæreruddannelsen bør have en vis kørselserfaring, og at denne erfaring bør stamme fra mere end én køretøjskategori. Udvalget begrundet anbefalingen med, at det er fælles for køreuddannelsen til samtlige kategorier, at der skal undervises i de andre køretøjers særlige forhold og manøvreegenskaber. Det må således anses for en betydelig styrkelse af en kørelærers kompetence, hvis den pågældende selv har prøvet at føre en stor motorcykel (kategori A) og et tungt køretøj (lastbil, kategori

C), idet kørelæreren herefter må anses for at have en både teoretisk og praktisk forståelse for denne trafikanttypes særlige situation og behov for hensyntagen og forståelse fra de øvrige bilisters side.

Justitsministeriet kan tilslutte sig udvalgets anbefalinger, som efter ministeriets opfattelse er udtryk for et passende repræsentativt udsnit af de forskellige køretøjskategorier. Det bemærkes, at der i uddannelsesplanerne til de forskellige kategorier er fastsat minimumsgrænser for antallet af lektioner, som skal gennemføres, før vedkommende kan indstilles til køreprøve. Det er på den baggrund Justitsministeriets opfattelse, at personer, der har erhvervet kørekort til en bestemt kategori, har fornødent kendskab hertil.

Justitsministeriet er opmærksomt på, at kravene vil medføre, at udgifterne i forbindelse med kørelæreruddannelsen øges for den enkelte ansøger, men ministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at hensigten med indførelsen af kravet er hensynet til færdselssikkerheden, idet kørelæreren herved sikres den fornødne kendskab til de forskellige kategorier og de særlige hensyn, der gør sig gældende for disse med henblik på at kunne forestå den fornødne holdnings- og adfærdspåvirkning af eleverne, så de sikres en risikoforståelse for navnlig egen adfærd, og andre trafikanters situation og orienteringsforhold mv. Justitsministeriet finder i øvrigt, at de nærmere regler om krav til forudgående erhvervelse af kørekort bør fastsættes administrativt. Lovforslaget indeholder i overensstemmelse hermed et forslag til en delegationsbestemmelse til justitsministeren herom.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet udstede administrative forskrifter i overensstemmelse med udvalgets anbefalinger. Det vil herunder blive fastsat, at personer, som ønsker at blive godkendt som kørelærer, i almindelighed skal have erhvervet kørekort til kategori A, B, C og C/E samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring (eventuelt til kategori D). Der vil kun helt undtagelsesvis kunne ses bort herfra. Det vil eksempelvis kunne være aktuelt, hvis ansøgeren på anden måde kan demonstrere fornødent kendskab til pågældende køretøj, f.eks. hvis ansøgeren igennem en længere årrække har beskæftiget sig som chauffør af et stort køretøj, men efterfølgende har valgt ikke at forny sit kørekort hertil, eller hvis ansøgeren på grund af handicap ikke er i stand til at føre motorcykel eller andet særligt køretøj.

En person, som f.eks. har haft beskæftigelse som lastbilchauffør i en 10-årig periode, og derefter skifter erhverv til buschauffør i en 5-årig periode (uden at forny sit kørekort til kategori C), vil efter omstændighederne kunne dokumentere fornødent kendskab til større, tunge køretøjer, hvis

vedkommende i umiddelbar tidsmæssig tilknytning til hvervet som buschauffør søger optagelse på kørelæreruddannelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.4 og pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslaget til nyaffattelsen af færdselslovens § 66).

5. Efteruddannelse

Uddannelsescenter Fyn ApS foreslår, at øvelser på godkendte manøvrebaner i de forskellige køretøjskategorier kan indgå i efteruddannelsen.

Walther Linck foreslår, at man i forbindelse med valget af efteruddannelsesmodel kigger på de efteruddannelser, der allerede eksisterer for visse privatansatte kørelærere.

Ældre Sagen opfordrer til, at der som led i uddannelse og efteruddannelse er fokus på undervisning af såvel nye som erfarne elever, herunder eventuelle forskelle i disse forskellige typer elevers risikoforståelse.

Justitsministeriet finder – ligesom udvalget, jf. rapportens pkt. 6.3 – at efteruddannelsen skal indeholde elementer af både køreteknik og pædagogik, ligesom efteruddannelsens fokus skal være at bibringe kørelærerne ny og øget viden.

Hvis lovforslaget vedtages, vil justitsministeren anmode udvalget om at udarbejde forslag til en ny efteruddannelse i overensstemmelse med de rammer, som fastlægges med lovforslaget. Udvalget forventes i den forbindelse at inddrage relevant materiale fra allerede eksisterende efteruddannelser for kørelærere.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslag til nyaffattelse af færdselslovens § 66), og bemærkningerne hertil.

Dansk Kørelærer-Union og **Danske Kørelæreres Landsforbund** udtrykker bekymring for, at statslige udbydere kan udkonkurrere den private sektor i forbindelse med udbuddet af efteruddannelserne. **Dansk Kørelærer-Union** ønsker det på den baggrund afklaret, om efteruddannelsen skal udbydes af erhvervet selv på kommercielle vilkår, eller om efteruddannelsen kan gennemføres på andre uddannelsesinstitutioner helt eller delvist finansieret af offentlige tilskud.

Det fremgår af rapportens pkt. 6.3.1, at udvalget anbefaler en efteruddannelsesordning, hvorefter den institution, der ønsker at forestå efteruddannelsen, skal søge om godkendelse hertil hos Rigspolitiet (en godkendelse som kursusansvarlig udbyder). Det er i den forbindelse forudsat, at der som udgangspunkt vil være fri adgang til at ansøge Rigspolitiet om godkendelse som udbyder af efteruddannelsen.

Kørelærerorganisationerne har i forbindelse med udvalgsarbejdet oplyst, at de er indstillet på at deltage i opbygningen af efteruddannelsen og at stå for den praktiske afholdelse af disse kurser, men har samtidig givet udtryk for bekymring for, at statslige udbydere kan udkonkurrere den private sektor.

Undervisningsministeriet har i den forbindelse oplyst, at ministeriet i henhold til § 10 i lov om arbejdsmarkedsuddannelser godkender nye arbejdsmarkedsuddannelser på baggrund af henvendelser fra efteruddannelsesudvalgene. På uddannelsesområder, hvor private initiativtagere allerede udbyder uddannelsesaktiviteter, kan udvalgene kun udvikle nye arbejdsmarkedsuddannelser, hvis væsentlige arbejdsmarkedspolitiske og uddannelsesmæssige hensyn taler for en statslig regulering af det pågældende område. Godkendelse af certifikatuddannelser, hvis gennemførelse ifølge lovgivningen giver ret til udøvelse af et bestemt erhverv, forudsætter endvidere, at der overføres midler fra den relevante myndighed til Undervisningsministeriet i henhold til totalbalanceprincippet. På den baggrund vurderer Undervisningsministeriet, at det er tvivlsomt, om efteruddannelsen til kørelærere vil kunne blive oprettet som arbejdsmarkedsuddannelse.

Justitsministeriet kan i lyset heraf tilslutte sig udvalgets overvejelser og anbefalinger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf det fremgår, at det forudsættes, at efteruddannelsen vil foregå i privat regi.

6. Overgangsregler

Walther Linck anfører, at udvalgets anbefaling om, at kravet om efteruddannelse skal gælde som betingelse for fornyelse af de kørelærergodkendelser, der skal fornyes efter 1. januar 2016, reelt først vil træde i kraft pr. 1. januar 2021, idet kørelærerne blot kan forny deres godkendelser i slutningen af 2015. Der bør derfor indføres en indfasningsordning, hvorefter kørelærere ikke kan forny deres godkendelse før den udløber.

Udvalget har peget på, at der i forbindelse med indførelsen af nye krav til kørelærerne i rimelig grad bør tages hensyn til de kørelærere, der allerede i dag har opnået godkendelse efter de gældende regler. En allerede uddannet og godkendt kørelærer bør derfor ikke mødes med et krav om, at vedkommende skal opfylde de nye betingelser for at opnå godkendelse som kørelærer for at kunne beholde eller få fornyet sin kørelærergodkendelse. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at kravet om obligatorisk efteruddannelse også bør gælde for allerede uddannede kørelærere. Efteruddannelse er således en så vigtig del af kørelærernes kompetencevedligeholdelse, at dette krav bør gælde for alle kørelærere uanset uddannelsesstidspunkt.

Udvalget anbefaler på den baggrund, at de foreslåede betingelser om efteruddannelse også gøres obligatorisk for allerede uddannede kørelærere, dog således at det for denne gruppe først bliver et krav for fornyelse af godkendelser, der søges fornyet efter 1. januar 2016.

Det fremgår af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 66, stk. 2, at kørelærergodkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Efter bekendtgørelse nr. 1563 af 20. december 2007 om godkendelse af kørelærere fornyes godkendelsen efter ansøgning, hvis betingelserne i lovens § 66, stk. 2, er opfyldt. Rigspolitiet – som fornyer kørelærergodkendelserne – har under udvalgsarbejdet oplyst, at fornyelse af godkendelsen skal ske i umiddelbar tidsmæssig tilknytning til udløbet af godkendelsen, og der er derfor ikke (i praksis) mulighed for at få fornyet godkendelsen ”før tid” med henblik på at udskyde deltagelse i efteruddannelsen.

Justitsministeriet kan på den baggrund tilslutte sig udvalgets overvejelser og anbefalinger, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt til lovforslagets § 2, stk. 2, og bemærkningerne hertil.

7. Øvrige bemærkninger

Transporterhvervets Uddannelser finder det betænkeligt, at indholdet af kørelæreruddannelsen samt indholdet af efteruddannelsen fastsættes administrativt, idet der herved kan komme til at mangle tilstrækkelig faglig bredde i uddannelsen.

Indholdet af kørelæreruddannelsen er i dag fastsat administrativt ved bekendtgørelse nr. 208 af 3. april 1998 om undervisningsplan for kørelæreruddannelsen.

Udvalget har anført at undervisningsplanen for bl.a. efteruddannelsen have et dynamisk indhold, som løbende kan tilpasses. Justitsministeriet kan tilslutte sig udvalgets anbefalinger, og finder at det nærmere indhold af både kørelæreruddannelsen (herunder efteruddannelsen) og køreuddannelsen bør være reguleret på en måde, der bevirker, at indholdet løbende kan tilpasses udviklingen på færdselsområdet og de aktuelle behov. Justitsministeriet foreslår på den baggrund, at de nærmere regler herom fastsættes administrativt.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet anmode udvalget om at gennemgå den eksisterende kørelæreruddannelse samt køreuddannelse med henblik på modernisering heraf i overensstemmelse med de rammer, som fastlægges med lovforslaget, samt anmode udvalget om at udarbejde forslag til en ny efteruddannelse.

Udvalget er sammensat af repræsentanter for Justitsministeriet, politiet, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Kørelærer-Union, Danske Kørelæreres Landsforbund, Dansk Køreskole Forening, Forenede Danske Motorejere (FDM) og DTU Transport. Udvalget vil, i det omfang det er relevant, kunne inddrage andre myndigheder og organisationer i forbindelse med udfærdigelsen af forslaget til en ny kørelæreruddannelse, efteruddannelse samt køreuddannelse.

Når forslagene til kørelæreruddannelse (herunder efteruddannelse) og køreuddannelse er udarbejdet, vil de blive sendt i høring bred høring hos berørte myndigheder og organisationer mv.

Århus Kørelærer Institut anfører, at udvalgets anbefaling om at fjerne egenkørsel i den afsluttende prøve er uhensigtsmæssig, idet det derved ikke i tilstrækkelig grad kan sikres, at vedkommende besidder de fornødne føreegenskaber.

Uddannelsescenter Fyn ApS foreslår, at kørelæreruddannelsen tilføres undervisning i drift af virksomhed, idet det efter deres opfattelse er vigtigt, at kommende kørelærere er i stand til at drive en rentabel forretning.

Ovenstående betragtninger vil indgå i udvalgets overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til en ny kørelæreruddannelse.

III. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag bygger på det lovudkast, som er medtaget i rapporten om revision af kørelæreruddannelsen, med følgende justeringer:

- Der er i lovforslagets § 2 indsat et nyt stk. 5, som er en overgangsbestemmelse for de kørelærere, som efter § 66 a, har fået frakendt retten til at udøve kørelærervirksomhed. 1. og 2. pkt. finder anvendelse på de tilfælde, hvor frakendelsen er sket på baggrund af forhold, som er begået *før* tidspunktet for dette lovforslags eventuelle ikrafttræden, og hvor generhvervelsen af kørelærergodkendelsen sker efter ikrafttrædelsen. 3. og 4. pkt. (fravigelse af alderskravet) finder anvendelse på de forhold, hvor godkendelsen som kørelærer er sket før lovens ikrafttræden, men hvor det forhold, som ligger til grund for frakendelsen er begået *efter* lovens ikrafttræden.
- I forhold til udvalgets anbefaling om at ændre den gældende betingelse i færdselslovens § 66, stk. 1, nr. 2, foreslås det tillige at gøre det til en betingelse, at ansøgeren har erhvervet førerret (jf. forslag til ny § 66, stk. 1, nr. 2) foruden betingelsen om, at ansøgeren i de seneste 2 år ikke har været frakendt førerretten eller fået denne inddraget administrativt (jf. forslag til ny § 66, stk. 1, nr. 3).
- I forhold til udvalgets forslag til ny § 66, stk. 1, nr. 3, har Justitsministeriet i lovforslagets bemærkninger præciseret, at frakendelse efter ministeriets opfattelse bør omfatte både betinget og ubetinget frakendelse, jf. nærmere pkt. 2.1.3.1 i de almindelige bemærkninger.
- Herudover svarer det fremsatte lovforslag med enkelte redaktionelle og lovtekniske ændringer til det, der indgik i den rapport, som har været sendt i høring.