

## **GRUNDREGLER FOR BILKØRSEL**

### **Kørekortkategorier og førerret**

Kørekortkategori B giver ret til at føre følgende køretøjer:

- 1) Personbil og varebil på ikke over 3.500 kg tilladt totalvægt. Personbilen må højst være indrettet til befordring af 8 personer foruden føreren.
- 2) Bil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på ikke over 750 kg.
- 3) Bil med tilkoblet påhængskøretøj med tilladt totalvægt på over 750 kg, såfremt bilen og påhængskøretøjet tilsammen ikke overstiger 3.500 kg tilladt totalvægt.
- 4) 3-hjulet motorcykel, 3-hjulet bil, ATV, traktor, motorredskab samt lille og stor knallert.

### **Grundregler for færdslen**

- 1) Man skal altid køre hensynsfuldt og agtpågivende, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres.
- 2) Man skal også vise hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.
- 3) Man skal vise særligt hensyn over for børn, skolepatruljer, ældre mennesker og handicappede.

### **Fare, ulempe og unødigt ulempe**

- 1) Man er »til fare« ved en køremåde, der giver nærliggende mulighed for sammenstød eller anden ulykke.
- 2) Man er »til ulempe« ved en køremåde, hvor man uden at være til fare kommer i vejen for en anden trafikant og derved tvinger denne til at give plads, vige til side eller holde tilbage.
- 3) Ved bestemte manøvrer, fx igangsætning fra vejkant, vognbaneskift og ved standsning eller hurtig nedsættelse af hastigheden, kan man ikke altid helt undgå at komme i vejen for andre, og man skal da blot sikre sig, at manøvren ikke er til unødvendig ulempe (»unødigt ulempe«)

### **Signalgivning**

- 1) Når det er nødvendigt at advare om en fare, skal man gøre andre opmærksom på faren ved kortvarigt brug af hornet eller ved at blinke med forlygterne.
- 2) I lygtetændingstiden skal der anvendes lyssignal i stedet for lydssignal, medmindre faren er overhængende.
- 3) Brug af hornet i andre tilfælde er forbudt.

### **Tegngivning**

- 1) Før igangsætning fra kørebanekant, før vending og før svingning skal der gives tegn med blinklys.
- 2) Før vognbaneskift skal man på motorveje altid give tegn. Det samme gælder ved anden ikke ubetydelig ændring af bilens placering til siden, herunder ved til- og frakørsel på motorvej. På andre veje skal man give tegn, når det er påkrævet, for at vejlede den øvrige færdsel.
- 3) Før fremkørsel mod rundkørsel, der skal forlades af første sidevej, gives tegn til højre. Skal rundkørsel forlades ad sidste sidevej, kan der eventuelt gives tegn til venstre. Når en rundkørsel skal forlades efter første sidevej, påbegyndes tegngivning til højre ud for midten af sidevejen før den udkørsel, man ønsker at benytte.
- 4) Ved standsning eller hurtig nedsættelse af hastigheden gives tegn med stoplys.
- 5) Ved uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare skal havariblink anvendes på motorvej. På andre veje uden for tættere bebygget område kan havariblink anvendes.

6) Tegn skal gives i god tid før den påtænkte manøvre på en tydeligt synlig og utvetydig måde.

7) Al tegngivning skal ophøre, når en manøvre er afsluttet.

## **Brug af lys**

1) Ved kørsel uden for lygtetændingstiden skal anvendes nærlys. I stedet for nærlys kan anvendes særligt kørellys eller tågeforlys.

2) Ved kørsel i lygtetændingstiden (fra solnedgang til solopgang eller i øvrigt, når anvendelse af bilens lygter er påkrævet på grund af mørke, tåge, dis, regn eller lignende dårlig sigtbarhed eller lysforhold) skal anvendes mindst nærlys.

## **Fri passage for bestemte trafikarter**

1) Man skal holde tilbage eller give plads for grupper af børn under opsyn af en leder, forsvarrets og redningsberedskabets kolonner, ligtog og andre sluttede optog.

2) Man skal i god tid holde vejen åben og om nødvendigt standse for køretøjer, der er under udrykning.

3) Man må ikke køre så tæt på et uheldssted, at man er i vejen for redningsarbejdet.

## **Personer og gods mv.**

1) En bil må med eller uden læs ikke være bredere end 2,55 m, længere end 12 m og højere end 4 m. Bilens vægt må med personer, bagage eller andet læs ikke overstige den tilladte totalvægt, som er anført i registreringsattesten til bilen.

2) Passagerer og gods skal være således anbragt i bilen, at føreren har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere bilen.

3) Passagerer må ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

4) Fører og passagerer skal anvende sikkerhedssele, når en sådan er til rådighed. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

5) Børn fra 3-6 år kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

6) Børn under 3 år og under 135 cm skal i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, tilpasset barnets højde og vægt. Dette gælder dog ikke, hvis de er placeret på bagsædet, og bagsædets siddepladser ikke er forsynet med sikkerhedsseler. Det gælder heller ikke, hvis de er placeret på bagsædet, og bagsædets siddepladser med sikkerhedsseler er optaget af andre børn under 3 år med tilpasset sikkerhedsudstyr. Børn under 3 år skal anvende siddeplads forsynet med sikkerhedssele (i kombination med tilpasset sikkerhedsudstyr) frem for andre. Der må ikke befordres flere passagerer, end der er siddepladser med tilhørende sikkerhedsseler.

7) Nye biler skal være forsynet med advarselmærkning mod bagudvendende barnestol ved sæder, bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, medmindre pågældende airbag automatisk træder ud af funktion, når bagudvendende barnestol monteres.

8) Det er førerens ansvar, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedssele eller andet sikkerhedsudstyr.

9) Indstillingen af nakkestøtten skal være afpasset af den enkelte bruger.

10) Gods skal være anbragt, så det ikke dækker blinklys, lygter og nummerplade, og så det ikke støjer unødigt, kan slæbe eller falde ned på vejen eller på anden måde være til hindring eller fare for færdslen.

11) Gods skal sikres mod fremadskridning ved opbremsning.

12) Ved læsning af forskelligt gods er hovedreglen, at det tungeste placeres nederst og så langt fremme som muligt.

13) I de tilfælde, hvor transport af bagage/gods bag på bilen dækker for én eller flere påbudte lygter og reflekser, skal der anbringes en lygtebom bag på godset/bagagen.

14) Såfremt bilens nummerplade tildækkes, skal der anvendes en 3. nummerplade (godkendt), der skal være anbragt således, at denne uden vanskelighed kan aflæses. Hvis den 3. nummerplade anvendes i lygtetændingstiden, skal denne være belyst med nummerpladelygte(r). Når der anvendes en lygtebom, kan den 3. nummerplade anbringes på lygtebommen.

15) Gods, der rager mere end 1 m ud over bilens forreste eller bagerste punkt eller mere end 15 cm ud over siderne, skal afmærkes med en klud eller på anden tydelig måde. Ved erhvervsmæssig transport skal godset dog afmærkes med en hvid cylinder, der er 30 cm høj og med en diameter på 10 cm. Cylinderen skal være forsynet med 2 røde refleksbånd. I lygtetændingstiden skal godset, uanset privat eller erhvervsmæssig transport, afmærkes med nævnte cylinder samt rødt lys bagud og hvidt lys fremad.

16) Transport af farligt gods skal gennemføres efter særlige regler.

17) Hvis noget tabes eller spildes på vejen, og det medfører risiko for færdslen, skal det straks fjernes. Kan det ikke lade sig gøre, skal man ved afmærkning eller på anden lignende måde advare andre om risikoen.

18) Man må ikke hænge slæde, trækvogn eller lignende efter en bil, og man må ikke under kørslen trække en person på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende.

19) Til en bil må kobles højst et påhængskøretøj og kun såfremt bilen er godkendt hertil.

### **Motorstop og slæbning mv.**

1) Ved motorstop, uheld eller lignende på et sted, hvor standsning eller parkering er forbudt, skal man snarest muligt flytte bilen væk fra stedet og på motorvej så vidt muligt helt væk fra kørebanen. Hvis bilen er til fare eller ulempe for færdslen, skal man straks opsætte en godkendt advarselstrekant mindst 50 m før bilen på almindelige veje og mindst 100 m før bilen på motorveje. Som supplement til advarselstrekanten kan anvendes havariblink.

2) I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorveje samt veje uden for tættere bebygget område kan (på motorveje skal) havariblink anvendes for at henlede andre trafikanters opmærksomhed på faren.

3) Brug af havariblink i andre tilfælde er forbudt.

4) Ved motorstop eller lignende på en jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel med spor skal man, så godt man kan, advare lokoføreren om faren.

5) Det er tilladt at bruge bilen til at slæbe en havareret bil, traktor eller motorredskab på bestemte betingelser. Slæbningen skal ske ved hjælp af et solidt tov, en stangforbindelse eller lignende og således at afstanden mellem køretøjerne højst er 4 m. Er afstanden over 2 m, skal tovet tydeligt afmærkes. Det slæbte køretøj skal føres af en person, der har kørekort til køretøjet. Hastigheden må højst være 30 km/t.

6) Slæbning er forbudt, hvis det slæbte køretøjs bremses eller styreapparat ikke er i forskriftsmæssig stand, og man må da overlade slæbningen til et godkendt bjærgningskøretøj eller lignende. Slæbning på motorvej må kun udføres med godkendt bjærgningskøretøj.

## **Bilistens vigtigste opgaver**

- 1) Køresikkerheden afhænger ikke alene af den rent køretekniske beherskelse af bilen, men i mindst lige så høj grad af måden, hvorpå føreren opfatter og bedømmer færdselsforholdene.
- 2) Mangelfuld opmærksomhed, fejlopfattelse og fejlbedømmelse spiller en væsentlig rolle ved de fleste færdselsuheld.
- 3) Opfattelsen af færdselsforholdene støtter sig først og fremmest på synsindtrykkene, og føreren må derfor være særlig opmærksom på mulige øjenfejl eller svækkelse af synet.

## **Reaktionstiden**

- 1) Reaktionstiden er den tid, der går, fra et faretegn eller lignende er muligt at opfatte, indtil føreren begynder at reagere på tegnet (dvs. træder på bremsen, drejer rattet osv.).
- 2) Reaktionstiden er ikke nogen konstant størrelse, men kan vare fra brøkdele af et sekund til mange sekunder, afhængigt af færdselssituationen og førerens opmærksomhed, forudseenhed, kørefærdighed mv.
- 3) Den rigtige og sikre reaktion er vigtigere end den lynhurtige og måske forkerte reaktion.

## **Opfattelses- og reaktionsevnen begrænsning**

- 1) Selv om alle enkeltheder i en færdselssituation afbildes i øjet (eller påvirker et andet sansorgan), vil kun en lille del blive bevidst opfattet eller udløse en reaktion afhængigt af, hvad føreren er særlig opmærksom på.
- 2) Man kan normalt højst opfatte og reagere på 2-3 enkeltheder, faretegn eller signaler pr. sekund, og hastigheden skal afpasses efter den begrænsede opfattelses- og reaktionsevne.
- 3) Synsskarpheeden er kun i en lille del af synsfeltet stor nok til, at man tydeligt kan opfatte alle enkeltheder, og man skal derfor undgå at fastholde blikket i en bestemt retning for længe ad gangen.

## **Forbedring af opfattelses- og reaktionsevnen**

- 1) Ting eller begivenheder, der er særlig iøjnefaldende og usædvanlige, eller som føreren er særlig interesseret i, tiltrækker umiddelbart opmærksomheden, hvorved vigtigere enkeltheder let overses.
- 2) Føreren kan selv undertrykke tilbøjeligheden til at lade opmærksomheden fange af uvedkommende ting ved at udvide sit kendskab til færdslen, især årsager til ulykker, og dermed skærpe interessen for de enkeltheder, faretegn og signaler, der har betydning for sikkerheden, og som hjælper til at forudse, hvad der kan ske det næste øjeblik.
- 3) En færdselssikker holdning og adfærd udvikles bedst ved viden om egne begrænsninger og en sund skepsis over for pålideligheden af det, man umiddelbart opfatter i færdslen.
- 4) En færdselssikker holdning og adfærd styrkes ved, at man som modvægt mod egne begrænsninger tilegner sig en køremåde, der giver rigelig sikkerhedsmargin under de forskellige manøvrer.

## **Mobiltelefoners indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen**

- 1) Under kørsel må der ikke anvendes håndholdt mobiltelefon.
- 2) Anvendelsen af mobiltelefon (fx samtale eller sms) vil altid aflede noget af førerens opmærksomhed fra trafikken, så reaktionstiden forlænges.
- 3) Telefonsamtaler kan virke stressende, hvis samtalen går dårligt igennem, eller hvis budskabet er kompliceret eller ubehageligt.
- 4) En telefonsamtale kan aflede opmærksomheden, således at føreren ubevidst ændrer hastighed, og køretøjets placering på vejen bliver upræcis.

- 5) Føreren kan forhindre stress-situationer ved at være opmærksom på trafiksituationen og undlade at bruge telefonen.
- 6) Føreren kan endvidere forhindre stress-situationer ved at afbryde samtalen, hvis den går dårligt igennem.

#### **4.1.6 Uopmærksomhed og distraktion**

- 1) Distraktion forekommer, når føreren foretager sig noget, der tager opmærksomhed væk fra kørslen.
- 2) Manglende opmærksomhed under kørsel er en medvirkende årsag i en stor del af ulykkerne.
- 3) Der foretages unødige handlinger, som kan bortlede opmærksomheden fra trafikken. Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold:
- 4) Typiske dagligdags aktiviteter som fx at finde ting i handskerummet, læse kort, spise og drikke eller tale med en passager afleder førerens opmærksomhed fra trafikken. Andre distraherende elementer er fx multimedie anlæg (radio/cd/dvd), GPS og smartphones. Det er ikke tilstedeværelsen af disse, der er problemet, men derimod førerens betjening af dem under kørslen. Udstyret bør betjenes af en passager, eller når bilen holder stille.
- 5) Andre passagerer, særligt støjende børn, men også dyr, kan virke distraherende.
- 6) Uligevægtig sindstilstand på grund af stærk ophidselse, sorg, bekymring eller lignende afleder opmærksomheden væsentligt.

## **Førerens og ejerens ansvar**

- 1) Ejeren eller den registrerede bruger har ansvaret for, at bilen er i lovlig stand, og føreren har ansvaret for, at bilen er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.
- 2) Føreren skal hele tiden være opmærksom på, at bilen er i orden, og især at styreapparat, bremses, lygter og horn fungerer sikkert og efter lovens krav. Ved kørsel med påhængskøretøj skal man sikre sig, at tilkoblingen er forsvarlig.
- 3) Føreren af et motordrevet køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand, for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj, og for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.

## **Alkohol**

1) Opfattelses- og reaktionsevne svækkes af selv små mængder alkohol (øl, vin eller spiritus), og selv ved lave promiller kan man have svært ved at reagere rigtigt og hurtigt nok i vanskelige eller overraskende situationer.

2) Hvis man kører i bil til et sted, hvor der serveres alkohol, bør man på forhånd beslutte, om man vil køre derfra. Hvis man vil køre derfra, bør man undgå at drikke alkohol eller drikke meget lidt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

3) Hvis alkoholkoncentrationen i blodet er over 0,50 promille eller over 0,25 mg pr. liter udåndingsluft, straffes man for spirituskørsel.

4) Hvis man ikke kan køre på en betryggende måde, kan man straffes for spirituskørsel, selv om promillen er lavere.

5) Er promillen over 0,50 og højst 2,00 (svarende til mellem 0,25 mg pr. liter luft og 1,00 mg pr. liter luft), straffes man første gang med en stor bøde, og ved højere promiller idømmes man desuden fængselsstraf og bilen kan blive konfiskeret.

6) Er promillen over 0,50 og højst 1,20 (svarende til mellem 0,25 mg pr. liter luft og 0,60 mg pr. liter luft), fratages man første gang førerretten betinget, og ved højere promiller fratages man normalt førerretten ubetinget. Førstegangserhververe af kørekort (dvs. indehavere af kørekort til enten motorcykel (kategori A1, A2 eller A) eller kategori B, der endnu ikke har haft det første kørekort i 3 år), vil få et kørselsforbud.

7) Sanktionerne for kørsel i spirituspåvirket tilstand skærpes væsentligt i gentagelsestilfælde.

8) Der skal altid gennemføres et ANT-kursus i forbindelse med spirituskørsel

9) Det er forbudt at overlade bilen til en person, der har drukket så meget spiritus, at den pågældende ikke er i stand til at føre bilen på betryggende måde.

10) Politiet kan til enhver tid kræve udåndingsprøver af en bilist.

## **Narkotika**

1) Indtager man bevidsthedspåvirkende stoffer (narkotika og visse typer medicin), påvirker det evnen til at køre bil og forøger risikoen for trafikulykker.

2) Hvis man indtager forskellige narkotiske stoffer eller blander narkotiske stoffer med alkohol, kan virkningen på personen være uforudsigelig, men ulykkesrisikoen vil under alle omstændigheder være stærkt forøget.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

3) Det er ulovligt at køre bil eller blot forsøge det, hvis man har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer, som er farlige for færdselssikkerheden.

4) Ved indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i strid med lægens ordination kan man omfattes af reglerne om kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet.

5) Ved påvisning af bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet straffes man første gang med bøde og ubetinget fratagelse af førerretten (svarende til straffen for at køre med en alkoholpromille på 1,21).

6) Sanktionerne for kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet skærpes væsentligt i gentagelsestilfælde.

7) Der skal altid gennemføres et ANT-kursus i forbindelse med kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer.

8) Det er forbudt at overlade bilen til en person, der har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer.

9) Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren afgiver sput- eller svedprøver eller lader sine øjne undersøge.

## **Sygdom, medicin, træthed og lignende**

- 1) Man må ikke køre bil eller forsøge på det, hvis man ikke kan gøre det på fuldt betryggende måde, fordi man er syg, træt eller har fået medicin eller er påvirket af opstemmende eller bedøvende midler.
- 2) Opfattelses- og reaktionsevnen svækkes, hvis man er syg eller har indtaget nerve- eller sovemedicin, stærke hoste- eller smertestillende midler eller medicin mod allergi, køre- og søsyge eller lignende.
- 3) Medicinens sløvende virkning forstærkes kraftigt, hvis man samtidig indtager alkohol.
- 4) Medicin, der kan nedsætte opmærksomheden og reaktionsevnen, er oftest mærket med rød trekant, og man bør i øvrigt rådføre sig med sin læge eller apoteket om medicinens indflydelse på køreevnen.
- 5) Opfattelses- og reaktionsevnen påvirkes af både legemlig og psykisk træthed (fx stress), og man skal derfor alvorligt overveje at lade bilen stå, hvis man ikke har sovet nok om natten eller skal hjem efter en lang dag med særligt anstrengende arbejde. Tilsvarende gælder, såfremt man er påvirket af en sindsbevægelse (fx traumatiske oplevelser).
- 6) Mange bilister er tilbøjelige til at overvurdere egne kræfter ved at køre længere strækninger på tidspunkter, hvor man plejer at slappe af, hvile eller sove.
- 7) Hvis en læge ved en undersøgelse, som politiet har anmodet om, vurderer, at man ikke er i stand til at køre på fuldt betryggende måde, afhænger straffen af påvirkningsgraden (let, middel, svær eller beruset). Man straffes på samme måde som ved spirituskørsel.
- 8) Det er forbudt at overlade bilen til en person, der på grund af sygdom, træthed eller indtagelse af medicin eller lignende ikke er i stand til at føre bilen på fuldt betryggende måde.



Særlige risikoforhold i trafikken.

## **Alkohol som ulykkes- og skadesfaktor**

- 1) Alkohol er skyld i ca. hver 6. trafikdræbte og skyld i mange kvæstede.
- 2) Kørsel med alkohol i blodet forøger risikoen for ulykker væsentligt, især for unge bilister.
- 3) 18-24-årige bilister har en ulykkesrisiko, der er ca. 10 gange større end uheldsrisikoen hos 50+-årige med samme promille.
- 4) En meget stor procentdel af spritbilisterne er mænd.
- 5) Promillens størrelse har indflydelse på mennesket således:
  - a) Ved en promille på 0,2 forringes øjets evne til hurtigt at fokusere og omstille sig fra lys til mørke.
  - b) Ved en promille på 0,5 forringes evnen til at opfatte situationer og samtidig udføre præcise bevægelser. Herudover indsnævres synsfeltet.
  - c) Ved en promille på 0,8 nedsættes koordinationsevnen, og der opstår øget reaktionstid.
  - d) Ved en promille på 1,0 svækkes opmærksomheden og koncentrationsevnen, og der opstår begyndende træthedssymptomer samt nedsat balance- og bevægelsesevne.
  - e) Ved en promille på 1,5 opstår udtalt forringet bevægelsesevne og talebesvær.
  - f) Ved en promille på 2,0 er der udtalte forgiftningssymptomer, og selvkontrollen er helt væk.
  - g) Ved promiller over 3,0 er der risiko for bevidstløshed og livsfare.
- 6) Promillen vil være stigende 30-90 minutter efter, at man har drukket den sidste genstand.
- 7) Forbrændingen går først rigtig i gang cirka tre kvarter efter, at man er startet med at drikke alkohol.
- 8) Kroppens evne til at nedbryde alkohol er meget individuel. Forbrændingen afhænger først og fremmest af personens vægt og køn, men også bl.a. af mavesækkens indhold, leverens forbrændingsevne, muskelmasse osv. Som grundregel er en person på 60 kilo 1½-2 timer om at forbrænde en genstand.
- 9) En promille på 0,5-0,8 øger ulykkesrisikoen med op til 10 gange.
- 10) En promille på 0,8-1,2 øger ulykkesrisikoen med op til 30 gange.
- 11) En promille på over 1,2 øger ulykkesrisikoen med op til 200 gange.
- 12) Politiet har effektive redskaber, der kan afsløre alkoholindtagelse.
- 13) 18-19-årige har meget højere ulykkesrisiko med alkohol i blodet, end 35-44-årige har.
- 14) En genstand er 12 gram (1,5 cl) ren alkohol. Det svarer til ca.:
  - a) 1 pilsner (33 cl)
  - b) 1 glas vin (12 cl)
  - c) 1 glas hedvin (8 cl)
  - d) 1 glas spiritus (4 cl)
- 15) Risikoen for en ulykke øges på ture til og fra fest, hvor der er flere unge jævnaldrende i bilen.
- 16) Det er meget vanskeligt at vurdere forbrændingen af alkohol og vide, hvornår man kan køre igen efter alkoholindtagelse.
- 17) Har man drukket en del aftenen før, kan promillen stadig være for høj til at køre næste dag.
- 18) Man kan ikke øge forbrændingen af alkohol. Hverken ved fysisk aktivitet, søvn, kaffe eller på anden måde.
- 19) Det er strafbart at køre med en promille på over 0,5 i blodet eller over 0,25 mg pr. liter udåndingsluft (spirituskørsel).
- 20) Hvis man vil drikke, skal man lade bilen stå. Aftal, hvem der holder sig ædru for at køre, overnat eller lignende.
- 21) Man skal ikke lade sig presse af andre til at køre spirituskørsel.

22) Som passager bør man altid sikre sig, at føreren ikke kører spirituskørsel. Som passager i en bil, der føres af en spirituspåvirket fører, kan en erstatning til passageren blive nedsat på grund af passagerens mulige uagtsomhed.

23) Man bør gribe ind over for andres spirituskørsel.

24) Førstegangserhververe af kørekort - indehaveren af kørekort til enten motorcykel eller bil - får inden for de første tre år et kørselsforbud ved promiller på 0,51-1,2 (svarende til 0,25-0,60 mg pr. liter luft).

25) Ved en promille på over 1,2 (svarende til mere end 0,60 mg pr. liter luft) får man frakendt kørekortet ubetinget.

26) Ved en promille over 2,0 får man kørekortet frakendt ubetinget i 3 år, man får en fængselsstraf, en stor bøde og bilen kan blive konfiskeret.

27) Alle skal i forbindelse med spirituskørsel gennemføre et ANT-kursus.

## **Narkotika som ulykkes- og skadesfaktor**

1) Forskellige typer narkotiske stoffer har følgende indvirkning på færdselssikkerheden:

a) Stimulerende stoffer øger aktivitetsniveauet. Man mærker ikke træthed og har en øget risikoadfærd, således at man fx tager chancer og laver fejlvurderinger med en øget risiko for trafikuheld til følge. De hyppigst forekommende stimulerende stoffer er:

i) Amfetamin (speed)

ii) Kokain

iii) Ecstasy og en række syntetisk fremstillede rusmidler, såkaldte designerdrugs. Nogle af disse kan også medføre hallucinationer.

b) Sløvende stoffer medfører nedsat opmærksomhed, koordinationsevne og reaktionshastighed, hvilket medfører øget risiko for trafikuheld. De hyppigst forekommende sløvende stoffer er:

i) cannabis (hash, marihuana, pot)

ii) heroin, morfin, metadon (opioider)

iii) anden stærk smertestillende medicin

iv) sove- og nervemedicin (benzodiazepiner som fx stesolid)

v) ghb (fantasy).

c) Stoffer, der giver hallucinationer, medfører en forvrænget virkelighedsopfattelse, hvilket øger risikoen for trafikuheld. Eksempler på stoffer, der giver hallucinationer, er:

i) lsd

ii) visse designerdrugs

iii) visse svampe og kaktus.

2) Cannabis øger ulykkesrisikoen med op til 3 gange.

3) Kokain og heroin øger ulykkesrisikoen med op til 10 gange.

4) Amfetamin øger ulykkesrisikoen med op til 30 gange.

5) En kombination af alkohol og andre stoffer øger ulykkesrisikoen med op til 200 gange.

6) Flere forskellige stoffer øger ulykkesrisikoen med op til 30 gange.

7) Narkotiske stoffer i blodet forøger risikoen for ulykker væsentligt.

8) Narkotiske stoffer virker på forskellige måder. Nogle stoffer virker sløvende, andre stimulerende, og nogle giver hallucinationer, men de påvirker alle evnen til at køre bil.

9) Hvis man indtager forskellige narkotiske stoffer eller blander narkotiske stoffer med alkohol, kan virkningen på personen være uforudsigelig, men ulykkesrisikoen vil under alle omstændigheder være stærkt forøget.

10) Man bør forhindre andre i at køre i narkotikapåvirket tilstand.

11) Man skal ikke lade sig presse af andre til at køre i narkotikapåvirket tilstand.

12) Som passager bør man altid sikre sig, at føreren ikke er påvirket af narkotika.

13) Man bør gribe ind over for andres kørsel i narkotikapåvirket tilstand.

## **Hastighed som ulykkes- og skadesfaktor**

- 1) Hastighed indgår skønsmæssigt som ulykkes- og skadesfaktor i mellem 25 og 50 % af ulykkerne med personskaade.
- 2) Hastighed er oftere en faktor i unge mænds ulykker end i unge kvinders. Mænd i alderen 18-19 år har generelt 1,5 gange højere risiko for en ulykke end kvinder i samme alder. Risikoen for alvorlig tilskadekomst er 4,5 gange større for unge mænd end for unge kvinder.
- 3) Hvis man kører med en hastighed på mere end 30 km/t og øger hastigheden med 10 %, øger man samtidig risikoen for en dødsulykke med op til 45 %.
- 4) Bremselængden øges fire gange, når man fordobler hastigheden.
- 5) Når to biler med hhv. 50 og 60 km/t bremser på samme tid, kører bilen med 60 km/t stadig 44 km/t, der hvor bilen med 50 km/t standser.
- 6) De alvorligste ulykker, hvor hastighed er en væsentlig ulykkes- og skadesfaktor, sker i landområder.
- 7) Ved en påkørselshastighed på 65 km/t dør 2 ud af 10 fodgængere, ved 75 km/t dør 4 ud af 10, og ved 90 km/t dør 8 ud af 10.
- 8) Hastighed er en væsentlig ulykkes- og skadesfaktor i trafikulykker med personskaade.
- 9) Hastigheden er ofte helt afgørende for alvorligheden af en ulykke, som udløses af egne eller andre trafikanters fejl.
- 10) En fodgængers risiko for at dø ved at blive påkørt af en bil øges væsentligt selv ved små hastigheds-forøgelser.
- 11) Der sker især mange ulykker på grund af høj hastighed ved kørsel til og fra fest i weekenden med flere unge jævnaldrende i bilen.
- 12) Man skal altid overholde hastighedsgrænserne.
- 13) Ved kørsel med særligt høje hastigheder fratages førerretten ubetinget.
- 14) Har man kørt med en hastighed på 200 km/t eller derover, eller kørt med en hastighed på mere end 100 km/t og samtidig overskredet de tilladte hastigheder med mere end 100 %, fratages førerretten ubetinget.
- 15) Overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 30 % giver 1 klip i kørekortet.
- 16) De første 3 år skal førstegangserhververen af kørekort til kategori A eller kategori B kun have 2 klip i kortet for at få kørselsforbud.
- 17) Førstegangserhververe får kørselsforbud ved en hastighedsoverskridelse på mere end 60 % eller ved kørsel med 160 km/t eller derover på motorvej. For andre end førstegangserhververe vil en tilsvarende overskridelse give en betinget frakendelse af førerretten.
- 18) Man kan næsten undgå alle typiske ulykker, hvor hastigheden er afgørende for ulykkes- og skadesrisiko, ved at følge disse råd:
  - a) Overhold hastighedsgrænserne.
  - b) Sæt hastigheden ned, hvis forholdene ikke tillader at køre med den højst tilladte hastighed.
  - c) Lad dig aldrig påvirke af andre til at overtræde hastighedsgrænsen.
  - d) Gør føreren opmærksom på det, hvis hastighedsgrænsen overtrædes.

#### **8.1.4 Manglende brug af sikkerhedssele som skadesfaktor**

- 1) Risikoen for at blive dræbt er 5-10 gange større, hvis man kastes ud af bilen, end hvis man bliver i bilen.
- 2) Sikkerhedssele øger chancerne for at overleve en ulykke med ca. 50 % for personer på forsædet og ca. 25 % for personer på bagsædet.
- 3) Hvis man fx vejer 75 kilo og kører ind i en mur med 50 km/t, skal man kunne modstå et tryk på ca. 1,5 tons, hvis man vil blive siddende i bilen. Selv ved hastigheder på 10 km/t kan man ikke stå imod uden sikkerhedssele.
- 4) Der sker mange ulykker under kørsel ved relativ lav hastighed. Her har sikkerhedssele også stor effekt og kan være forskellen på, om man kommer alvorligt til skade – eller slipper helt uskadt.

5) Risikoen for en ulykke øges på ture til og fra fest med mange unge jævnaldrende i bilen. På sådanne ture kan der være tilbøjelighed til ikke at bruge sikkerhedssele.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold:

6) Risikoen for at blive dræbt i en ulykke er mange gange større, hvis man kastes ud af bilen, end hvis man bliver i bilen.

7) 18-24-årige bilister er oftere end andre indblandet i ulykker, hvor bilen ruller rundt, og risikoen for at blive kastet ud er stor. I disse ulykker har brug af sikkerhedssele særlig høj effekt.

8) Bilens airbag kan være direkte livsfarlig, når man ikke bruger sikkerhedssele.

9) Hvis man ikke er spændt fast, kastes man ofte rundt i bilen ved en ulykke. Derved er der meget stor risiko for, at man skader sig selv og andre i bilen.

10) Ingen personer kan modstå det tryk, som opstår ved en kollision, når man ikke anvender sikkerhedssele. Selv ved hastigheder under 10 km/t, kan man ikke stå imod uden sikkerhedssele.

11) Man bør altid sørge for, at alle i bilen bruger sikkerhedssele.

12) Man får et klip i kørekortet, hvis passagerer under 15 år ikke anvender sikkerhedssele under kørsel. To klip giver kørselsforbud for førstegangserhververe af kørekort inden for de 3 første år.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

13) Man kan undgå næsten alle typiske skader, som skyldes manglende brug af sikkerhedssele, ved at følge disse råd:

a) Anvend altid sikkerhedssele – også på korte ture.

b) Lad dig aldrig påvirke af andre til at køre uden sikkerhedssele.

c) Sørg for, at alle i bilen bruger sikkerhedssele.

d) Kør ikke med flere passagerer, end der er sikkerhedssele til.

### **8.2.1 Opmærksomhed**

1) Uopmærksomhed er en medvirkende årsag i ca. en tredjedel af ulykkerne.

2) Der foretages distraherende handlinger i ca. en tredjedel af tiden bag rattet.

3) Ca. to tredjedele af årsagerne til uopmærksomhed findes inde i bilen. Det er oftest forhold, som bilisten selv har indflydelse på.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold:

4) Mangelfuld opmærksomhed, fejllopfattelse og fejlbedømmelse spiller en væsentlig rolle ved de fleste færdselsuheld.

5) En færdselssikker holdning og adfærd udvikles bedst ved viden om egne begrænsninger og en sund skepsis over for pålideligheden af det, man umiddelbart opfatter i færdslen.

6) En færdselssikker holdning og adfærd styrkes ved, at man som modvægt mod egne begrænsninger tilegner sig en køremåde, der giver rigelig sikkerhedsmargin under de forskellige manøvrer.

7) Distraktion forekommer, når føreren foretager sig noget, der tager opmærksomhed væk fra kørslen.

8) Typiske dagligdags aktiviteter som fx at finde ting i handskerummet, læse kort, spise og drikke eller tale med en passager afleder førerens opmærksomhed fra trafikken. Andre distraherende elementer er fx multimedie-anlæg (radio/cd/dvd), GPS og smartphones. Det er ikke tilstedeværelsen af disse, der er problemet, men derimod førerens betjening af dem under kørslen. Udstyret bør betjenes af en passager eller når bilen holder stille.

9) Andre passagerer, særligt støjende børn, men også dyr, kan virke distraherende.

10) Uligevægtig sindstilstand på grund af stærk ophidselse, sorg, bekymring eller lignende afleder opmærksomheden væsentligt.

11) Man skal til stadighed være opmærksom på trafikken foran, til siderne og bagude samt tillige være forudseende, så man er opmærksom på, hvordan trafikken vil udvikle sig nogle sekunder frem i tiden.

12) Man skal undlade at beskæftige sig med ting og foretage unødige handlinger, der kan bortlede opmærksomheden fra trafikken, og hvis man har brug for dette, bør man holde ind til siden.

## Klip i kørekortet

Du får ét klip i kørekortet for hver af følgende forseelser:

- Overskrider fartgrænsen med mere end 30 procent
- Kører med for kort afstand til forankørende
- Kører ulovligt i nødsporet
- Ikke spænder børn under 15 år fast i bilen
- Ikke sørger for at passager på 8-15 år anvender styrthjelm på motorcykel
- Kører over for rødt lys
- Overtræder reglerne om vigepligt
- Overtræder reglerne for overhaling og forbud mod overhaling
- Overskrider spærrelinjer ved overhaling
- Øger hastigheden når man bliver overhalet
- Overhaler ved fodgængerfelt
- Kører mod færdselsretningen
- Kører uforsvarlig slalom- og forbikørsel i tæt trafik
- Ændrer færdselsretning og placering til fare eller unødigt ulempe for andre
- Kører venstre om helleanlæg
- Kører om kap eller væddeløbskørsel på vej
- Kører over jernbanespor, hvis der er givet signal til standsning
- Brug af håndholdt teleudstyr og kommunikationsapparater som f.eks. håndholdt mobiltelefon, GPS, iPad og smartwatch
- Kører med en lav koncentration af THC – det aktive stof i hash og marihuana – i blodet (0,001-0,003 mg/kg)
- Hvis der sker en ulykke i forbindelse med forseelsen, eller hvis den har medført fare for andre, afgør politiet, om du i stedet skal fratages førerretten.

## **Teknisk stof**

### **Styreapparat**

- 1) Styreapparatet skal være således indrettet, at bilen kan styres let, sikkert og hurtigt.
- 2) Der må ikke på grund af slid eller lignende forekomme væsentligt slør i styreapparatet som helhed eller i dets enkelte dele.
- 3) Ved kørsel med lav hastighed skal rattet let kunne drejes fra side til side uden at møde ujævn modstand eller fremkalde mislyde.
- 4) Elektronisk stabilitetsstyring (ESC), også kaldet (ESP) eller dynamisk stabilitetsstyring (DSC), forbedrer køretøjets stabilitet, blandt andet ved kørsel i sving.
- 7) Tung eller vanskelig styring kan skyldes manglende væske på servobeholderen, slidt eller knækket drivrem til servostyringen eller fejl i det elektriske servostyringssystem.
- 8) Såfremt hjulene ikke straks følger rattets bevægelser, kan det være tegn på slør i styreforbindelser.
- 9) Styreapparatet skal efterses, hvis der er for lidt væske i servosystemet, eller hvis der er væsentligt ratslør.

### **Bremser**

- 1) Driftsbremsen skal virke på alle hjul og kunne bremse bilen sikkert, hurtigt og virksomt ved alle hastigheder og belastninger.
- 2) Parkeringsbremsen skal kunne holde bilen standset på hældende vej.  
Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser og forhold:
- 3) En hydraulisk driftsbremse kan enten være vakuumforstærket eller elektrisk forstærket.
- 4) Nødbremsen skal kunne bremse bilen sikkert, hvis driftsbremsen svigter.  
Eleven skal kunne kontrollere, om følgende forhold ved driftsbremsen er opfyldt:
- 5) Bremsepedalen må ikke kunne trædes i bund, når der trædes hårdt på pedalen.  
Pedalvandringen er i øvrigt afhængig af bilfabrikatet.
- 6) Bremsepedalen må normalt ikke synke, mens den holdes nedtrådt ved konstant tryk.
- 7) Ved bremser med vakuumforstærker skal bremsepedalen holdes nedtrådt efter trykudligning. Herefter startes motoren og bremsepedalen synker et lille stykke.
- 8) Væskestanden i bremsevæskebeholderen skal være mellem min. - og max. -mærket eller ved, at kontrollampen ikke er tændt.
- 9) Skævtrækning af bilen under let opbremsning på vandret vej tyder på fejl i bremsesystemet eller på fugt eller snavs på bremsebelægningerne. Fugt kan godt trænge ind i bremserne under fx bilvask, men forsvinder efter en kortvarig bremsning.
- 10) Ujævn bremsning eller pludselige hugninger fra et eller flere hjul tyder på fejl i bremsetromler, bremsekiver eller bremsebelægninger.
- 11) Hvis bremsepedalen pludselig kan trædes længere ned end sædvanligt, er det tegn på, at den ene bremsekreds er defekt.
- 12) Skævtrækning af bilen under let opbremsning på vandret vej er tegn på fejl.
- 13) Ujævn bremsning eller pludselige hugninger fra et eller flere hjul er tegn på fejl.
- 14) Hvis bremsepedalen pludselig kan trædes længere ned end sædvanligt, er det tegn på, at den ene bremsekreds er defekt.
- 15) Bremser skal umiddelbart efterses, hvis der er for lidt bremsevæske i bremsevæskebeholderen, hvis kontrollampen lyser under kørsel, hvis bremsepedalen kan trædes længere ned end normalt, eller hvis bremsningen er ujævn, eller bilen under bremsningen trækker til siden.
- 16) Hvis kontrollampen for ABS-bremsesystemet ikke slukkes kort efter igangsætning, er det tegn på fejl i ABS-bremsesystemet, og kun kørsel til nærmeste værksted er tilladt.
- 17) ESC-systemet er forsynet med en kontrollampe. Hvis denne lyser konstant, kan der være fejl i ESC-systemet, og bilfabrikantens anvisninger skal følges.

### **Lygter, reflekser og horn**

- 1) Bilen må kun være udstyret med påbudte eller tilladte lygter og reflekser.
- 2) De påbudte lygter og reflekser omfatter:
  - a) to lygter med fjernlys,
  - b) to lygter med asymmetrisk nærlys,
  - c) to lygter med positionslys,
  - d) to lygter med baglys,
  - e) tre lygter med stoplys (ældre biler kan nøjes med to stoplygter),
  - f) mindst én nummerpladelygte,
  - g) to blinklygter foran og bag på bilen samt én på hver side af bilen og
  - h) to røde godkendte og mærkede bagudvendende reflekser (må ikke være trekantede).
- 3) Forlygternes fjernlys (det lange lys) skal kunne oplyse vejen mindst 100 m foran bilen, nærlyset skal kunne oplyse vejen mindst 30 m foran bilen uden at blænde, og positionslyset skal tydeligt kunne ses på mindst 300 m's afstand uden at blænde.
- 4) Alle lygter og reflekser skal være hele, rene og ubeskadigede.
- 5) Forlygternes lys skal være hvidt eller gulligt.
- 6) Pærer skal være korrekt monteret.
- 7) Baglygternes lys skal være rødt.
- 8) Biler, der er længere end 6 m, skal være forsynet med godkendte og mærkede gule sidereflekser og sidemarkeringslygter, der skal være fordelt på bilens sider.
- 9) De tilladte lygter og reflekser omfatter:
  - a) ekstra fjernlyslygter, kørellyslygter, ekstra stoplygter, ekstra baglygter, tågeforlygter, baklygter, tågebaklygter, søge- og arbejdslygter, afmærknings- og markeringslygter, parkeringslygter samt overhalingsblink, for hvilke der gælder særlige regler. Endvidere må bilen være udstyret med hvide reflekser foran, gule reflekser på siderne og supplerende røde reflekser bagpå.
- 10) Pærens korrekte montering kan kontrolleres ved fx at belyse en væg og her bedømme lysets lys/mørke-grænse.
- 19) Hvis blinklygterne blinker væsentligt hurtigere end sædvanligt, er det normalt tegn på, at en eller flere blinklygter ikke virker.
- 20) Alle lygter og reflekser skal være hele og rene, og alle lygter skal kunne lyse.
- 21) Hornet skal have en klar, konstant tone.

### **Motor og udstødningssystem mv.**

- 5) Utætheder i udstødningssystemet eller kørsel med åben bagklap kan medføre, at kulilte, som er lugtfri og farlig selv i små mængder, trænger ind i bilen.
- 6) For lidt olie på motoren eller for lidt vand i kølesystemet kan medføre, at motoren beskadiges.
- 7) Sort udstødningsrøg tyder på dårlig forbrænding på grund af fejl i motoren eller i luftfilteret.
- 8) Sort udstødningsrøg tyder på dårlig forbrænding og er tegn på fejl.
- 9) Støj i unormalt omfang ved gasgivning tyder på fejl i udstødningssystemet.
- 10) Motoropspeedning, uden at hastigheden under kørslen forøges, tyder på fejl i kobling.
- 11) Vanskelig gearskiftning med kraftige mislyde tyder på fejl i gear eller kobling.
- 12) Langsom bevægelse af bilen i 1. gear, selv om koblingspedalen er trådt i bund, tyder på fejl i koblingen.
- 13) Føreren af et motordrevet køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand, for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj, og for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer

### **Energi- og miljørigtig kørsel**

- 1) Motoren bør først startes, umiddelbart før man skal køre.



- 2) For at mindske luft- og støjforurening bør man ikke lade motoren gå i tomgang i længere tid.
- 3) Køremåden har stor betydning for energiforbruget.
- 4) Energiforbruget reduceres, hvis motoren slukkes automatisk i forbindelse med standsning (fx ved rødt lys mv.).
- 5) Energiforbruget reduceres, hvis motoren slukkes i forbindelse med længere tids standsning (fx ved jernbaneoverkørsel mv.).
- 6) Ved energirigtig køreteknik forstås, at man generelt undlader unødvendige og gentagne hastighedsændringer.
- 7) Ved hastighedsnedsættelse kan energiforbruget reduceres ved at slippe speederen helt og så vidt muligt undgå at koble ud.
- 8) Ved at vælge et så højt gear som muligt reduceres energiforbruget.
- 9) Ved at accelerere kvikt med speederen ca. halvt nedtrådt og foretage korrekt gearvalg reduceres energiforbruget. Korrekt gearvalg kan være at skifte fra fx 2. til 4. eller fra 3. til 5. gear. Hvis man skifter gear tidligt og vælger et så højt gear som muligt, reduceres energiforbruget.
- 10) Kørsel med unødigt vægt i bilen forøger energiforbruget.
- 11) Brug bilens eventuelle instrument til aflæsning af energiforbrug.
- 12) Ved kørsel med for lavt dæktryk stiger energiforbruget.
- 13) Ved kørsel med tagboks eller lignende stiger energiforbruget.
- 14) Ved kørsel med tændt aircondition eller klimaanlæg og andet elforbrugende udstyr stiger energiforbruget.
- 15) Høje hastigheder og aggressiv kørsel med kraftige accelerationer, fx i forbindelse med overhalinger, medfører øget brændstofforbrug, mens energirigtig køreteknik i almindelighed kan give 5-10 % besparelse af brændstof og i mange tilfælde helt op til 25 % besparelse.
- 16) Under fremkørsel mod signalregulerede kryds skal det forudses, om standsning for gult eller rødt bliver nødvendigt, og i givet fald skal man tilpasse hastigheden det sidste stykke frem mod krydset, frem for at fortsætte med høj hastighed og derefter bremse kraftigt til sidst.
- 17) Energiforbruget reduceres, hvis man undgår korte og unødvendige køreture.
- 18) Om muligt skåne miljøet ved at planlægge kørslen uden for myldretiden.
- 19) Planlægge for samkørsel, hvis dette er muligt.
- 20) Vælg det mest brændstoføkonomiske og mindst forurenende køretøj, såfremt dette er muligt.
- 21) Bilen skal betjenes således, at den ikke støjer unødvendigt eller udvikler røg og gasarter i unødvendigt omfang.
- 22) Unødvendig og forstyrrende kørsel må ikke finde sted ved bebyggelse, og hvis kørslen er nødvendig, skal føreren køre på en sådan måde, at andre forstyrres mindst muligt.
- 23) Eventuelle lokale forbud mod at lade motoren køre i tomgang ud over en vis tid.

## **Bærende dele**

- 1) Dæk, fælge og hjullejer skal være ubeskadigede.
- 2) Personbil med tilladt totalvægt på højst 3.500 kg og varebil med tilladt totalvægt på højst 3.000 kg skal være forsynet med dæk af samme type på alle hjul, bortset fra nødreserverhjul.
- 4) Dækkets oppumpningstryk skal være i overensstemmelse med det af køretøjsfabrikanten foreskrevne.
- 5) Eventuelt retningsbestemt dæk skal være monteret i korrekt omløbsretning.
- 6) Pigdæk må kun bruges i tiden 1. november - 15. april og skal i så fald være monteret på alle hjul, herunder eventuelt tilkoblet påhængsvogn.
- 10) Ujævnt/skævt slid på dæk tyder på fejl.

- 11) Unormal tendens til over- eller understyring af bilen - dvs. at bilen drejer i en skarpere hhv. blødere bue, end hvad der skulle svare til ratdrejningen eller øget følsomhed for sidevind tyder på forkert dæktryk.
- 12) Knirkende lyde under kørslen kan tyde på fejl i hjulophæng, herunder fjedre eller støddæmpere.
- 13) Ujævnt/skævt slid på dæk tyder på fejl i dæktryk, hjul eller hjulindstilling, bremses eller støddæmpere.
- 14) Unormal støj eller rystelser fra hjulleje eller hjulophæng kan være tegn på fejl.
- 15) Ujævnt/skævt slid på dæk kan være tegn på forskellige fejl ved køretøjet. Disse fejl skal umiddelbart afhjælpes.
- 16) Forkert dæktryk kan vise sig ved ujævnt/skævt slid på dæk, skævtrækning under let opbremsning eller unormal over- og understyring og skal umiddelbart afhjælpes.

## **Karrosseri**

- 1) Karrosseriet skal være uden skarpe kanter eller udragende dele, der kan være til unødigt fare for andre trafikanter.
- 2) Karrosseriet må ikke være beskadiget eller tæret af rust i en sådan grad, at det er til fare for færdselssikkerheden.
- 3) Døre, motorhjelme og bagageklap skal være forsynet med lås, så de kan holdes lukkede under kørslen.

## **Særligt udstyr**

- 1) Bilen skal normalt være forsynet med sikkerhedsseler på alle siddepladser.
- 2) Sikkerhedsselerne skal være uden beskadigelser.
- 3) Bilens påbudte nakkestøtter må ikke fjernes, hvis siddepladsen benyttes. Forruden skal kunne holdes ren med viskere og vasker. Forruden skal som hovedregel være hel og uden beskadigelser.
- 4) Bilen skal være forsynet med et indvendigt førerspejl og et udvendigt førerspejl i venstre side. Såfremt der ikke er tilstrækkeligt udsyn bagud, skal der desuden være udvendigt førerspejl i højre side.
- 5) Spejlene skal være rene og ubeskadigede.
- 6) Under kørsel bør man medbringe en godkendt advarselstrekant, så man har den ved hånden i situationer, hvor man har pligt til at sætte den op.  
Eleven skal kunne angive årsager til følgende tegn på fejl ved særligt udstyr:
- 7) Kan forruden ikke holdes ren, er det tegn på fejl i visker eller vasker.  
Eleven skal kunne kontrollere følgende:
- 8) Sprinklervæske skal være påfyldt i tilstrækkelig mængde.
- 9) Viskerne skal kunne holde forruden ren.