



Beslutningsforslag nr. **B 79**

Folketinget 2015-16

*OMTRYK*  
(I bemærkningerne er kW ændret til HK)

Fremsat den 26. februar 2016 af Kim Christiansen (DF), Villum Christensen (LA) og Rasmus Jarlov (KF)

## **Forslag til folketingsbeslutning** om kørekort til stor knallert og lille motorcykel for 16-årige

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte lovforslag, der giver 16-årige mulighed for at erhverve kørekort til stor knallert (kategori AM) og lille motorcykel (kategori A1).

## Bemærkninger til forslaget

Nærværende beslutningsforslag er en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 72 fra folketingsåret 2013-14.

Af hensyn til den enkeltes livskvalitet og samfundets økonomi har Folketinget pligt til at sørge for høj mobilitet og en effektiv transport i Danmark. Desuden er det afgørende at sørge for god trafiksikkerhed og en høj grad af ansvarlighed hos den enkelte trafikant. Dette beslutningsforslag tager netop sigte på at styrke de unges mobilitet under hensyntagen til trafiksikkerheden, ved at der indføres en mere trinvis ordning for de unges overgang mellem de enkelte transportmidler. Samtidig vil forslaget indebære, at Danmark kommer på linje med resten af EU, når det gælder alderskrav vedrørende unges adgang til kørsel med stor knallert og lille motorcykel.

### *EU's tredje kørekortdirektiv*

EU's tredje kørekortdirektiv tager udgangspunkt i en aldersgrænse på 16 år for at opnå kørekort til små motorcykler (kategori A1) og store knallerter (kategori AM). I Danmark er aldersgrænsen 18 år for begge typer kørekort, og Danmark skiller sig hermed markant ud fra de øvrige EU-lande. I 24 ud af 27 EU-lande har man lavere aldersgrænser end i Danmark for kørekort til små motorcykler (»FAKTA Nyt kørekortdirektiv betyder«, Børsen, den 8. januar 2013), og i samtlige øvrige EU-lande har man en lavere aldersgrænse end i Danmark for knallertkørsel (»Effektanalyse af »Knallertpakken««, Newinsight, 2010).

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der ikke er nogen fornuftig grund til, at Danmark har fastsat højere grænser end de øvrige EU-lande, eftersom der ikke er trafiksikkerhedsmæssige argumenter, der støtter en højere aldersgrænse. Hertil kommer, at EU-reglerne medfører, at et kørekort erhvervet i et andet land inden for EU også gælder i Danmark. Unge, der har erhvervet kørekort til lille motorcykel eller stor knallert som 16-årige i de øvrige lande, kan således køre fuldt ud lovligt i Danmark.

### *Trafiksikkerhed*

Et baggrundsnotat fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker fra 2008 viser, at antallet af alvorlige personskader blandt unge motorcyklister under 25 år er faldet betydeligt: fra næsten 400 om året midt i 1980'erne til 30-40 om året de senere år. Desuden er ældre motorcyklister kommet til at fylde mere i uheldsstatistikken. Det fremgår endvidere, at motorcyklister under 25 år i perioden fra 2005 til 2007 udgjorde under 20 pct. af de alvorligt tilskadede (»Motorcykelulykker«, baggrundsnotat, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, den 18. september 2008). Det er på denne baggrund forslagsstillernes opfattelse, at det ikke er de unge, der udgør den største ulykkesrisiko.

Tal fra trafikstyrelsen i Sverige, hvor unge kan erhverve kørekort til lille motorcykel, når de er fyldt 16 år, viser da også, at antallet af ulykker ikke er steget efter indførelsen af aldersgrænsen på 16 år. På denne baggrund er det forslagsstillernes opfattelse, at der ikke er trafiksikkerhedsmæssige

betæneligheder ved at sænke aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til lille motorcykel til 16 år.

For så vidt angår knallerter, er de nuværende regler således, at 16-årige må betjene en knallert med en maksimal hastighed på 30 km/t. En undersøgelse fra Rådet for Sikker Trafik fastslår dog, at omtrent halvdelen af alle små knallerter (knallert 30) er tunede (»Dødsensfarligt at være teenager i trafikken på landet«, JydskeVestkysten, den 8. februar 2012). I realiteten kører halvdelen af de unge altså rundt på dødsensfarlige knallerter, der kan køre op til 80 km/t. De unges incitament til at tune knallerten bliver efter forslagsstillernes opfattelse forstærket af, at 16-årige i Danmark ikke kan opnå kørekort til stor knallert med en maksimal hastighed på 45 km/t. For at stoppe den farlige tuning af knallerter opfordrer forslagsstillerne derfor til, at 16-årige lovligt må betjene en stor knallert med en maksimal hastighed på 45 km/t. efter yderligere køreundervisning og beståelse af en skærpet prøve. I den forbindelse skal det fremhæves, at det ikke er almindelig lovlig kørsel på knallerter, der udgør et trafiksikkerhedsproblem. I over 70 pct. af knallertulykkerne med personskade indgår faktorer som spirituskørsel, høj hastighed og manglende hjelm (Tal og statistik over knallertulykker, www.sikkertrafik.dk). Af den grund er det forslagsstillernes holdning, at der ikke er trafiksikkerhedsmæssige betæneligheder ved at sænke aldersgrænsen til 16 år for erhvervelse af kørekort til stor knallert.

### *Trinvis tilvænnning til store motorcykler*

Ifølge forslagsstillerne skal der stadig være tale om en trinvis erhvervelse af de større motorcykelkørekort, således at man kan erhverve sig et kørekort til »lille« motorcykel med en motoreffekt på maksimalt 15 HK som 16-årig, hvorefter man kan erhverve sig kørekort til »mellem« motorcykel med en motoreffekt på maksimalt 48 HK, når man fylder 18 år. Det »store« motorcykelkørekort skal man kunne erhverve sig efter 2 års erfaring fra kørekortet til en mellemstor motorcykel. Direkte adgang til det »store« motorcykelkørekort vil, jf. EU's tredje kørekortdirektiv, kunne gives til førere, som er fyldt 24 år. Denne trinvis tilvænnning kombineret med en tidligere tilvænnning til at styre et motorkøretøj vil forbedre trafiksikkerheden.

### *Mobilitet*

Forslaget styrker mobiliteten blandt de 16-årige, hvilket specielt vil være en stor fordel i de tyndere befolkede egne. Det er af stor betydning, at vi tager hensyn til de steder i Danmark, hvor der er længere mellem byerne. I udkantssområderne kan det være af afgørende betydning, at de unge har et transportmiddel, der kan transportere dem hurtigere fra A til B. Det kan være fra skole til fritidsarbejdet og i sociale eller andre sammenhænge, hvor et fleksibelt transportmiddel er nødvendigt. Specielt for gymnasieelever, handelsskoleelever, studerende på teknisk skole og lærlinge, der bor på landet med begrænset adgang til offentlige transportmidler, vil forslaget om at få lovlig adgang til et hurtigere, individuelt transportmiddel betyde meget for deres motivation til at

forsætte med uddannelse, have fritidsarbejde og opsøge sociale aktiviteter.

Forslagsstillerne opfordrer til, at der bliver lavet en overgangsordning, så borgere over 18 år, der i dag har knallertkørekort til knallert 30, ikke tvinges til at tage et knallertkørekort. Dette skyldes, at vi skal tage hensyn til de nuværende ejere af knallert 30, herunder lavindkomstgrupper, der ofte er meget afhængige af deres knallerter.

#### *Effekt af beslutningsforslaget*

Beslutningsforslaget vil forbedre trafiksikkerheden på følgende punkter:

- De unges ansvarlighed øges generelt, idet de med en mere trinvis tilgang tidligere lærer at styre et motorkøretøj, hvilket også er en fordel for de unges evne til at køre bil.
- De unge knallertkøreres incitament til at tune knallerten bliver mindre, ved at de lovligt får mulighed for at betjene hurtigere køretøjer i en tidligere alder.

*Skriftlig fremsættelse*

**Kim Christiansen (DF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om kørekort til stor knallert og lille motorcykel for 16-årige.*

(Beslutningsforslag nr. B 79)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.