

Vestre Landsret
Præsidenten



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

J.nr. 40A-VL-12-16
Den 08/03-2016

Transport- og Bygningsministeriet har ved brev af 24. februar 2016 (J.nr.2015-7393) anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Dette svar sendes efter anmodning til faerdselkontoret@trm.dk og swl@trm.dk.

Med venlig hilsen



Bjarne Christensen

Østre Landsret
Præsidenten



Den - 2 MRS. 2016
J.nr. 40A-ØL-11-16
Init: cr


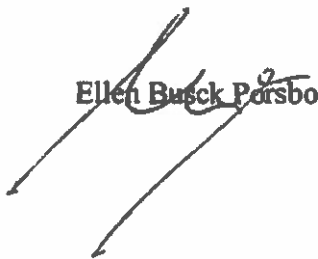
Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. mail til faerdselskontoret@trm.dk og swl@trm.dk

Transport- og Bygningsministeriet har ved brev af 24. februar 2016 (Sagsnr. 2015-7393) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forsøgsordning, hvorefter 17-årige kan erhverve kørekort til almindelig bil betinget af ledsaget kørsel indtil det fyldte 18. år, samt nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert m.v.).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen


Bent Carlsen
Ellen Busck Porsbo



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 99 68 70 15
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J. nr. 9099.2016.14

Den 8. marts 2016

Ved en mail af 24. februar 2016 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forsøgsordning, hvorefter 17-årige kan erhverve kørekort til almindelig bil betinget af ledsaget kørsel indtil det fyldte 18. år, samt nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert m.v.).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at høringen ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen



Transport- og Bygningsministeriet
Færdselskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

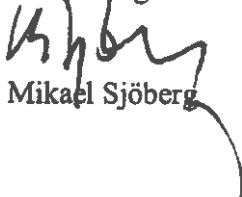
Dato. 4. marts 2016

Sendt pr mail til faerdselskontoret@trm.dk og swl@trm.dk

Transport- og Bygningsministeriet har ved mail af 24. februar 2016 (sagsnr. 2015-7393) anmodet Dommerforeningen om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.).

I den anledning, skal jeg meddele, at forslaget ikke giver Dommerforeningen anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen



Mikael Sjöberg

Mikael Sjöberg formand, Østre Landsret, Bredgade 59, 1260 København K,
tlf. 99 68 65 01/ mob.21661849 mikaelsjoberg@oestrelandsret.dk

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

faerdselskontoret@trm.dk + swl@trm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 7. marts 2016
SAGSNR.: 2016 - 844
ID NR.: 392634

Høring - over udkast til lov om ændring af færdselsloven

Ved e-mail af 24. februar 2016 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Danmark

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
DIREKTE +45 32 69 88 66

LGH@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 16/00637-2

Att:
Signe Westergaard Lex, swl@trm.dk
faerdselskontoret@trm.dk

HØRING OVER UDKAST TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN

9. MARTS 2016

Transport- og Bygningsministeriet har ved e-mail af 24. februar 2016 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.)

Institut for Menneskerettigheder har ikke bemærkninger til udkastet.

Der henvises til j.nr. 2015-7393.

Med venlig hilsen

Lise Garkier Hendriksen
SPECIALKONSULENT

Idet vi henviser til e-mail af 24. februar 2016 skal vi herved meddele, at udkast til lov om ændring af færdselsloven ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Nadia Azaquoun

BA. Jur.

Direkte tlf.: 4171 5254

E-mail: naa@kfst.dk



FORBRUGEROMBUDSMANDEN

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5151

ID.nr. 120216: Ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.)

Dansk Byggeri takker for høringsmuligheden, men har ingen kommentarer til denne høring.

Venlig hilsen
Britt Rasmussen
Sekretær
Tlf. direkte: 72 16 02 34

Dansk Byggeri
Nørre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskbyggeri.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Katrine Leth [mailto:kal@TRM.dk]

Sendt: 24. februar 2016 15:46

Til: 'Ministeriet for Børn- og Undervisning (uvm@uvm.dk '; Retten i Glostrup;
samfund@advokatsamfundet.dk; info@autobranchendanmark.dk; brs@brs.dk; autig@autig.dk;
transport@transport.dtu.dk; info@db.dk; info@dbfu.dk; infoDB; info@danskerhverv.dk; Dansk
Industri; dku@dku.dk; Dansk Metal; Dansk Transport og Logistik; mail@danskeadvokater.dk;
karsten_hansen@c.dk; Danske Regioner; dommerforeningen@gmail.com;
hoeringer@dommerfm.dk; Domstolsstyrelsen; contact@falck.com;
forbrugerombudsmanden@kfst.dk; Forenede Danske Motorejere; dellgren81@gmail.com;
jat@ankl.dk; fdl@fdl-vm.dk; Håndværksrådet; itd@itd.dk; Kommunernes Landsforening;
ohn002@politi.dk; Landdistrikternes Fællesråd; carsten.abild@rsyd.dk; NOAH Trafik;
mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; direktionssekretariatet@politi.dk;
kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; Rådet for Sikker Trafik; lgl@civil.aau.dk; post@cyklistforbundet.dk;
Erhvervsstyrelsen; dmu@dmusport.dk; post@vestrelandsret.dk; post@oestrelandsret.dk;
kobenhavn@domstol.dk; esbjerg@domstol.dk; helsingor@domstol.dk; herning@domstol.dk;
hillerod@domstol.dk; hjorring@domstol.dk; holstebro@domstol.dk; horsens@domstol.dk;
kolding@domstol.dk; lyngby@domstol.dk; nykobing@domstol.dk; naestved@domstol.dk;
odense@domstol.dk; randers@domstol.dk; roskilde@domstol.dk; svendborg@domstol.dk;
sonderborg@domstol.dk; viborg@domstol.dk; aalborg@domstol.dk; aarhus@domstol.dk;
holbaek@domstol.dk; bornholm@domstol.dk; frederiksberg@domstol.dk; bolet@civil.aau.dk;
dmi@bilimp.dk; dansk.standard@ds.dk; skovloekke@dmc-org.dk; thh@forsikringogpension.dk;
info@humanrights.dk; ptu@ptu.dk; admin@vkka.dk
Emne: Høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.) (Id nr.:
120216)

Se venligst vedhæftede.

Venlig hilsen

Katrine Leth

Transport- og Bygningsministeriet : Færdselskontoret
cc. Sine Westergaard Lex

FDL fremsender hermed, som høringspart, til udkast til lov om ændring af færdselsloven j.nr. 2015-7393 som senest den 11. marts 2016.

FDL har gennemgået det tilsendte materiale og forhørt sig i baglandet.

FDL har den holdning, ikke at stille sig i vejen for en fornuftig positiv udvikling af dansk lovgivning.

FDL har ingen indvendinger, til de af Transport- og Bygningsministeriet, Færdselskontoret, foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen

The logo for FDL (Frie Danske Lastbilvognmænd) consists of the letters 'FDL' in a bold, black, sans-serif font. The 'F' and 'D' are connected at the top, and the 'L' is a simple vertical bar with a horizontal base.

Frie danske lastbilvognmænd

Kontorleder FDL / Jens Groot
Transitvej 10
7100 Vejle
Tlf. 86 88 05 44
Mobil: 40 57 05 44
fdl@fdl-vm.dk



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Taastrup, den 3. marts 2016

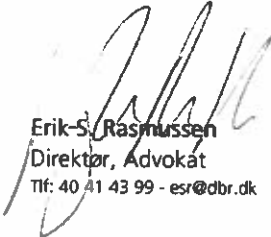
Fremsendt pr. e-mail: faerdselskontoret@trm.dk; swl@trm.dk

Vedr. j. nr. 2015-7393; Høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte udkast i høring.

Vi finder forslaget konstruktivt og kan indstille forslaget til vedtagelse.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør, Advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk



Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven omhandlende nedsættelse af alder for erhvervelse af kørekort til bil og knallert.

Cyklistforbundet skal hermed kommentere på Regeringens lovforslag vedr. en forsøgsordning hvor 17 årige får adgang til at tage kørekort til bil, og 15 årige får adgang til at tage kørekort til knallert.

11. marts 2016

Vi noterer os at hovedformålet med lovforslaget er at forbedre færdselssikkerheden og mobiliteten for unge. Vi tilslutter os ikke lovforslagets argumentation og mener, at de eventuelle fordele – hvis nogle - der opnås ved at gennemføre lovændringen på ingen måde står mål med de store negative konsekvenser lovforslaget vil have for trafikikkerhed, sundhed, klima og samfundsøkonomi.

Overordnet er Cyklistforbundet imod lovforslaget af følgende årsager, som vil blive foldet ud nedenfor:

e

- 1) **Negativ effekt på færdselssikkerhed:** Vi mener lovændringen vil have stor negativ indvirkning på færdselssikkerheden og føre til flere tilskadekomne og dræbte i trafikken. Cyklistforbundet foreslår, at der nedsættes en ekspertgruppe, der skal se på forsøgsordningen for kørekort til 17årige.
- 2) **Negativ effekt på sundhed:** Vi mener at lovændringen - ved at styrke incitamentet til, at unge mennesker vælger passiv transport med bil og knallert frem for eksempelvis cykel - vil have negative sundhedsmæssige konsekvenser.
- 3) **Negativ effekt på klima:** Vi mener forslaget vil have negative konsekvenser for klima og miljø, da det vil styrke fordelene ved at vælge forurenende bil- og knallertkørsel.
- 4) **Negativ samfundsøkonomi:** Da forslaget efter al sandsynlighed vil medføre, at ture, som i dag foretages på cykel i stedet vil blive flyttet til bil eller knallert, mener vi at det vil medføre negative samfundsøkonomiske effekter, som beskrevet i Den Nationale Cykelstrategi (2014).
- 5) **Begrænset effekt på mobilitet:** Vi mener ikke at forslaget vil øge mobiliteten nævneværdigt for hverken 15årige eller 17årige i forhold til de mobilitetsmuligheder, der allerede findes inden for gældende lovgivning.

Ad 1) Færdselssikkerhed

Vedr. forslag om sænke aldersgrænsen for førere af knallert til 15 år.

Knallert 30 er det transportmiddel, der indebærer den største risiko for tilskadekomst for føreren pr kørt kilometer, ifølge DTU. Samtidig ved man, at risikoadfærd i trafikken er tæt forbundet med alder - jo lavere alder, jo større risikoadfærd. Fra 12 til 16-års alderen sker en seksdobling af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, og ved at give en endnu yngre aldersgruppe mulighed for at køre knallert, vil det have stærkt negative konsekvenser for trafikikkerheden og føre til flere dræbte og tilskadekomne unge mennesker. Den minimale mobilitetsfordel, der argumenteres for i lovforslaget står på ingen måde mål med de store menneskelige omkostninger forslaget vil medføre, hvorfor Cyklistforbundet er imod lovforslaget.

Vedr. nedsættelse af kørekortalder til 17 år.

Cyklistforbundet er imod forslaget, da vi er bekymret for forslagets indvirkning på trafikikkerheden. Der argumenteres i lovtæksten for, at der er positive erfaringer med lignende ordninger fra andre lande, men af "hensyn til en fleksibel ordning" lægges der i forslaget ikke op til, at ledsageren til de

17 årige bilister skal godkendes som i eks. Tyskland. Når man på et væsentligt område adskiller den danske forsøgsordning fra den tyske ordning, mener vi heller ikke, at man kan forvente de samme konsekvenser for trafikssikkerheden som i Tyskland.

Ekspertgruppe

Cyklistforbundet foreslår derfor – hvis forslaget mod vores ønske gennemføres - at der nedsættes en ekspertgruppe, der skal se nærmere på de udenlandske erfaringer med kørekort til 17årige og samtidig se på, hvordan en dansk forsøgsordning kan sættes sammen, uden at det går ud over færdselssikkerheden.

Ad 2) Negativ effekt på sundhed

Ved at gøre knallert- og bilkørsel mulig for 15 og 17 årige, får man uden tvivl flere unge til at vælge cyklen fra og bil eller knallert til. Der er i forvejen tale om en aldersgruppe, hvor mange vælger cyklen fra, og giver man et ekstra incitament, vil det bidrage til at endnu flere unge vælger en passiv livsstil, som kan have store sundhedsomkostninger.

Hver tredje dansker kan ifølge tal fra DTU betegnes som inaktiv, og det skyldes ifølge Jeppe Matthiessen fra DTU bl.a. at flere vælger bil frem for frem for cykling, og den øgede passive transport som vil følge af lovforslaget vil derfor bidrage til endnu mere inaktivitet.

Ad 3) Negativ effekt på klima og miljø

Der argumenteres i lovforslaget for miljøomkostningen er minimal, men ved at gøre knallert- og bilkørsel mere attraktivt, må man alt andet lige forvente, at brugen af disse transportformer vil stige. Forslaget vil således også øge CO₂udledningen samt disse transportmidlers øvrige miljøbelastende effekter så som støj, partikelforurening m.m. Vi mener derfor, at forslaget hænger dårligt sammen med Danmarks mål om at sænke CO₂udledningen fra transportsektoren, hvorfor Cyklistforbundet er imod.

Ad 4) Samfundøkonomi

Da forslaget af de førnævnte årsager med al sandsynlighed vil medføre, at flere ture foretages med bil eller knallert frem for cykel, må dette også forventes at medføre en samfundøkonomisk omkostning. ifølge Den Nationale Cykelstrategi fra 2014 vil en kilometer bilkørsel, der erstatter kørsel på cykel have negativ samfundøkonomisk effekt på mere end 5 kr. pr. kilometer.

Hvor stor denne omkostning samlet vil være for samfundet, og om der er andre dele af forslaget, der vil have positiv samfundøkonomi har vi ikke mulighed for at beregne.

Ad 5) Begrænset effekt på mobilitet

Cyklistforbundet er uenigt i, at forslaget vil medføre øget mobilitet, da 15-17årige allerede har de muligheder for mobilitet, som lovforslaget vil skabe.

17 årige skal i lovforslaget ledsages af en erfaren bilist som - set ud fra et mobilitetssynspunkt - jo lige så godt kan køre bilen, hvilket er muligt uden lovændringen. Derfor er det svært at se hvilke nye mobilitetsmuligheder denne aldersgruppe får ved lovændringen. Til gengæld vil ledsageren – som i mange tilfælde nok bliver forældre til føreren – få begrænset sin mobilitet i den periode, de skal følges med den 17årige bilist.

De mobilitetsmuligheder 15 årige får ved at kunne køre knallert, har de allerede i dag form af cykel. På længere distancer kan samme mobilitetsfordel opnås ved at bruge el-cykel, eller ved at kombinere cykel/el cykel med kollektiv transport, delebils-kørsel eller lignende.

Cyklistforbundet kan på baggrund af ovenstående ikke bifalde denne lovændring, da vi mener, at de negative konsekvenser langt overgår de positive konsekvenser, der argumenteres for som formål for lovforslaget. Samtidig vil tiltaget udfordre den værdifulde danske cykelkultur, som i forvejen er under pres, bl.a. som følge af stigende billisme, som dette forslag vil styrke yderligere.



Med venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Dir. +45 45 70 83 65
bondam@cyklistforbundet.dk

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

11. marts 2016

MM

Høring over udkast til ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert) J.nr. 2015-7393

I forbindelse med at ovenstående udkast til lov om ændring af færdselsloven er sendt i høring, har DTU Transport følgende bemærkninger:

Det er et veldokumenteret faktum, at unge trafikanter har øget uheldsrisiko, ikke kun i Danmark men også internationalt. Det er endvidere veldokumenteret, at unge trafikanters øgede uheldsrisiko både skyldes deres unge alder og deres manglende erfaring. Ikke desto mindre, er effekten af alder dog større end effekten af erfaring, idet risikoen for at blive involveret i et uheld stiger, jo yngre trafikanten er, også når der tages højde for køreefaring. Ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt må DTU Transport på den baggrund generelt fraråde, at man nedsætter aldersgrænsen for kørsel med motor-køretøjer, både med hensyn til bilkørsel og med hensyn til knallertkørsel.

Hvad angår forsøgsordning med kørekort til 17-årige vil DTU Transport gerne bemærke, at selv om effekten af alder er større end effekten af erfaring, er det dog også veldokumenteret, at øget kørsels-erfaring reducerer risikoen for at blive involveret i et færdselsuheld. På den baggrund støtter DTU Transport principielt tiltag, der bidrager til at sikre størst mulig køreefaring for nye trafikanter. I den forbindelse er det dog væsentligt at være opmærksom på at sikre, at den øgede erfaring opnås under de rette omstændigheder, dvs. omstændigheder der sikrer en trafikikker køreadfærd. I relation til ovenstående forslag til ændring af færdselsloven, må DTU Transport derfor anbefale, at den erfarne trafikant, der skal ledsage den nye trafikant, udover at leve op til de identificerede minimumskrav, skal godkendes, registreres samt modtage en form for vejledning i at ledsage nye bilister. Dette skyldes flere forhold.

For det første, at det er dokumenteret, at kørestil etableres tidligt og er rimelig stabil over tid. Det betyder, at det er afgørende, at den kørestil, som de nye trafikanter etablerer under ledsagelse af en erfarne trafikant, er trafikikker, hvilket medfører, at ledsageren kan få afgørende betydning for den nye trafikants kørestil.

For det andet, er der dokumentation for, at forældres kørestil i nogen grad overføres til børnene således, at børn af forældre der har været involveret i et færdselsuheld og har fået dom for en færdselsforseelse, har større sandsynlighed for selv at blive involveret i et færdselsuheld og få en dom for en

færdselsforseelse. Det at være forælder til en ny bilist er således ikke i sig selv en garanti for at udgøre en rollemodel for trafikikker adfærd.

For det tredje, er det velunderbygget, at den form for feedback som nye trafikanter får i forbindelse med køretræning har stor betydning for deres udbytte af den vejledning de modtager. Det er således centralt, at dem der vejleder nye trafikanter er opmærksomme på, hvordan de bedst støtter den nye trafikant til at køre trafikikkert.

For at opnå den ønskede positive trafikikkerhedsmæssige effekt er det således afgørende, at den nye bilists ledsager tager opgaven som ledsager alvorligt og udviser ansvarlig adfærd i forhold til at sikre, at den nye trafikant faktisk opnår erfaring, der understøtter trafikikker adfærd. DTU Transport mener, at det er relevant med større viden om, hvordan dette sikres, inden der iværksættes en forsøgsordning. Som minimum bør ledsageren dog registreres og vejledes. Behovet for en registrering og dermed formalisering af tilladelsen til at ledsage en ny bilist understreges af, at det, som det fremføres i lovforslaget, kan være vanskeligt for den nye bilist at afgøre, om ledsageren er i stand til at varetage opgaven.

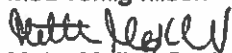
Det skal endvidere anføres, at der i lovforslaget gøres meget ud af at præcisere, hvilke sanktioner der følger en eventuel overtrædelse af retningslinjerne. Ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt vil DTU Transport gerne fremføre, at forebyggelsen af sådanne overtrædelser bør vægtes højere end sanktioneringen. Det bør således i højere grad præciseres, hvordan man vil sikre, at de erfarne trafikanter der ledsager de nye trafikanter, faktisk er i stand til at varetage opgaven til fordel for trafikikkerheden.

I det omfang der etableres en forsøgsordning, mener DTU Transport, at det er af afgørende betydning, at forsøgsordningen evalueres. I den forbindelse er det centralt, at ledsagere registreres, så det er muligt at undersøge, hvilke segmenter der vælger at deltage, og hvilke der ikke gør.

Vedrørende forsøgsordning med kørekort til 17-årige vil DTU Transport endvidere gerne understrege, at en privat ledsagerordning fagligt ikke kan erstatte den obligatoriske formelle køreundervisning, der finder sted på en køreskole og gennemføres af en godkendt kører lærer. Tilsvarende er det fortsat af største vigtighed, at sikre at den køreundervisning der finder sted på landets køreskoler, kontinuerligt evalueres og justeres i overensstemmelse med den seneste viden på området.

Hvad angår nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert, kan DTU Transport (som tidligere anført) ikke anbefale dette. I denne forbindelse skal det tilføjes, at det at det i lovforslaget foreslås, at en knallert ikke må overlades til en 15-årig uden forældrenes accept ikke ændrer ved, at uheldsrisikoen er større jo yngre trafikanten er, blandt andet som følge af unges kognitive udvikling. Endvidere skal det i forlængelse af ovenstående bemærkninger fremføres, at det at være forældre til et ungt menneske ikke i sig selv er en garanti for at være i stand til at sikre trafikikker adfærd.

Med venlig hilsen



Mette Møller, Seniorforsker

Til
Transport- og Bygningsministeriet

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 11. marts 2016

Høringssvar vedr.: Udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.).

Rådet for Sikker Trafik har fra Transport – og Bygningsministeriet modtaget ovenstående lovforslag i høring. Det fremsatte forslag giver Rådet anledning til en række bemærkninger, som indledende opsummeres og efterfølgende uddybes.

1. Forsøg med kørekort til 17-årige

I lovforslaget lægges der op til en 3-årig forsøgsperiode med en ledsager-ordning inspireret af den tyske model "Begleitetes Fahren 17" (BF17) - Ledsaget kørsel fra 17 år. Ledsaget kørsel har i nogle lande vist et fald i antal ulykker med unge bilister pga. opnået rutine og erfaring bag rattet med en erfaren bilist ved den unge chaufførs side. Rådet for Sikker Trafik er derfor positivt indstillet over for tanken om at kortlægge grundlaget for at gennemføre et forsøg med ledsaget kørsel i Danmark.

Rådet for Sikker Trafik gør dog opmærksom på, at den model, der lægges op til i Danmark, på flere vigtige punkter adskiller sig markant fra den tyske model BF17 (og den hollandske model "2toDrive", som ligner BF17). Det gælder fx for så vidt angår godkendelse af voksne ledsagere, promillegrænsen for unge bilister og sanktionerne for at overtræde betingelserne for ledsaget kørsel. Det er derfor næppe muligt umiddelbart at overføre effekten fuldt ud fra Tyskland, Holland eller andre lande til Danmark, hvis forsøget gennemføres med et indhold som foreslået.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder, forskningsinstitutioner og interessenter. Arbejdsgruppen kan med fordel arbejde videre med at kortlægge grundlaget og rammerne for en forsøgsordning, således at det sikres, at erfaringerne fra andre lande inddrages i videst mulige omfang, og således at den forudsatte evaluering kan gennemføres forskningsmæssigt forsvarligt. Her tænkes bl.a. på effekt på trafiksikkerheden, fastlæggelse af antal deltagere, omfanget af ledsaget kørsel, administrative ressourcer, kommunikation mv.

Rådet anbefaler desuden, at de potentielle effekter og lønsomheden af en forsøgsordning i Danmark beregnes nærmere, især set i forhold til de seneste års stærkt faldende antal ulykker med unge bilister.

2. Nedsættelse af aldersgrænsen for lille knallert fra 16 til 15 år.

Rådet for Sikker Trafik kan **ikke** støtte forslaget om at nedsætte aldersgrænsen for lille knallert fra 16 til 15 år. Dette sker af flere grunde:

Først og fremmest vil en nedsættelse af aldersgrænsen forventeligt forårsage flere dræbte og kvæstede unge knallertkørere. Dette fremgår med al tydelighed af erfaringer fra både Danmark (hvor aldersgrænsen netop var sat ned til 15 år fra 1971 til 1980) og andre lande, fx Østrig, som har oplevet en kraftig stigning i

antallet af ulykker efter en tilsvarende nedsættelse af aldersgrænsen. Risikoberegninger viser, at lille knallert er den farligste transportform på vejene pr. kørt kilometer, hvilket ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt taler imod at give en yngre og mere umoden årgang adgang til at køre lille knallert.

Udover et stigende antal ulykker kan en nedsættelse af aldersgrænsen for lille knallert få betydning for omfanget af utryghedsskabende knallertkørsel i boligområder, politiets ressourceforbrug til kontrol, samt trafikafvikling og -sikkerhed på skoleveje (i og med at knallerten bliver transportmiddel i 8.-9. klasse). Der vil med stor sandsynlighed også ske en "afsmitning nedad" i forhold til 14-årige, som kan blive fristet til at køre ulovligt på knallert. Allerede i dag, hvor aldersgrænsen er 16 år, kører en hel del 15-årige ulovligt på knallert og kommer til skade – heraf ca. 40 % på en tunet knallert.

Uddybende bemærkninger til lovforslagene

Ad 1. Vedr. forsøg med kørekort til 17-årige

Oplægget til forsøg med kørekort/ledsaget kørsel til 17-årige i Danmark adskiller sig som nævnt på flere punkter fra ordningen BF17 i Tyskland (og den hollandske model "2toDrive"). Her beskrives nogle af de vigtigste forskelle samt de udfordringer, som disse forskelle vurderes at kunne give.

Godkendelse af ledsager

I Tyskland og Holland skal man som voksen ledsager, der vil køre med 17-årige, godkendes af myndighederne til at være ledsager for en eller flere navngivne unge, og ens navn bliver registreret på den/de unges køretilladelse. I praksis betyder det, at kørekortmyndigheden ved et opslag i kørekortregistret kontrollerer, at ansøgeren opfylder kravene til at være ledsager: dvs. at man har haft gyldigt kørekort i det krævede antal år, ikke har fået frakendt kørekortet inden for en fastsat tidsramme, ikke har aktuelle frakendelser mv.

I Danmark lægges der op til at undlade godkendelsesproceduren, så det er op til ledsagerne selv at vurdere, om de opfylder betingelserne for at fungere som ledsager for 17-årige. Kravene er dog ret enkle, idet ledsageren blot skal være fyldt 30 år, have haft gyldigt kørekort i mindst 10 år og ikke haft førerretten frakendt betinget eller ubetinget inden for de seneste 10 år.

Forslaget til den danske ordning er begrundet i hensynet til at skabe en mere fleksibel ordning, som er enkel at administrere. Dette hensyn – og dermed ønsket om at imødegå en unødigt bureaukratisering – har Rådet stor forståelse og sympati for.

Når man imidlertid både i Tyskland og Holland (og også i Sverige) har valgt nogenlunde samme system for en formel godkendelsesprocedure af ledsagere, må der formodes at være vægtige argumenter for dette. Det havde været nyttigt at kende baggrunden for de øvrige landes valg af model, idet oplægget til dansk ordning på dette punkt på afgørende vis adskiller sig fra de kendte (og sammenlignelige) ordninger. En kendt betragtning er, at en formaliseret godkendelsesprocedure i videre omfang bidrager til at sikre, at ledsagerrollen opfattes som en opgave, som skal tages alvorligt. Giver det "frit" at godkende sig selv som ledsager, kan det muligvis betyde, at nogle ikke vil betragte opgaven med den samme seriøsitet. Denne tilbøjelighed vil eventuelt kunne understøttes af et relativt lavt sanktionsniveau, jf. nærmere herom nedenfor.

Rådet finder anledning til at pege på, at der til forslaget i den danske model med meget stor sandsynlighed vil knytte sig et informationsbehov hos en del af de kommende ledsagere for at sikre sig, at de opfylder kravet i relation til frakendelsen.

Hvert år er der adskillige tusinde personer, der får deres førerret frataget (ubetinget eller betinget). Blandt disse vil der utvivlsomt være mange, der vil være i tvivl om, hvorvidt de kan optræde som ledsagere, dels fordi fratagelsen ligger langt tilbage i tiden og ikke tidsmæssigt vil stå helt klart for dem, dels fordi en del forventeligt vil have spørgsmål til, hvor længe fratagelsen har virkning – også mht. den efterfølgende prøvetid.

Ydermere forudsiger Rådet, at også en række personer, der "kun" har fået et eller to klip i kørekortet, forventeligt vil kontakte myndighederne for at være helt sikre på, at det er ok at fungere som ledsager.

Man kan derfor forudsige en række forespørgsler til (bl.a.) Borgerservice/politikredsene med henvendelser fra borgere, der vil sikre sig, at de lovligt kan fungere som ledsagere og få hjælp til forståelse af regler og betingelser. Da sådanne henvendelser vil forudsætte en individuel sagsbehandling (opslag i KR), vil modellen med stor sandsynlighed medføre en vis belastning af administrativ og ressourcemæssig karakter.

Rådet for Sikker Trafik finder samtidig anledning til at henlede opmærksomheden på de mulige juridiske og forsikringsmæssige problemer, der knytter sig til en voksen ledsagers fejlagtige antagelse af, at han/hun opfylder betingelserne, men hvor dette ikke er tilfældet. I forbindelse hermed skal Rådet anbefale, at der søges en afklaring af de forsikringsmæssige forhold, hvis der sker en ulykke, hvor en 17-årig kører med en "ulovlig" ledsager?

Promillegrænsen for unge bilister

I både Tyskland og Holland er promillegrænsen for nye bilister lavere end den generelle grænse på 0,5 ‰. I Tyskland er den 0,0 ‰ for unge op til 21 år (samt i prøvetiden for nye bilister) og i Holland er den 0,2 ‰ op til 24 år (samt i prøvetiden for nye bilister).

I den danske ordning lægges op til, at 17-årige, der kører bil med en ledsager, er underlagt samme promillegrænse som alle andre, nemlig 0,5 ‰.

Den lavere promillegrænse for unge er både i Holland og Tyskland - og en lang række andre lande - er fastsat ud fra forskning, der viser, at jo yngre man er, jo højere er risikoen for dødsulykker ved de forskellige promiller. Det betyder, at en person på 17 år har en langt højere ulykkesrisiko med fx 0,3 ‰ end en person på 30 år med en tilsvarende promille. Se figur 1.

Figur 1. Sammenhængen mellem promille, alder og relativ risiko for dødsulykker.

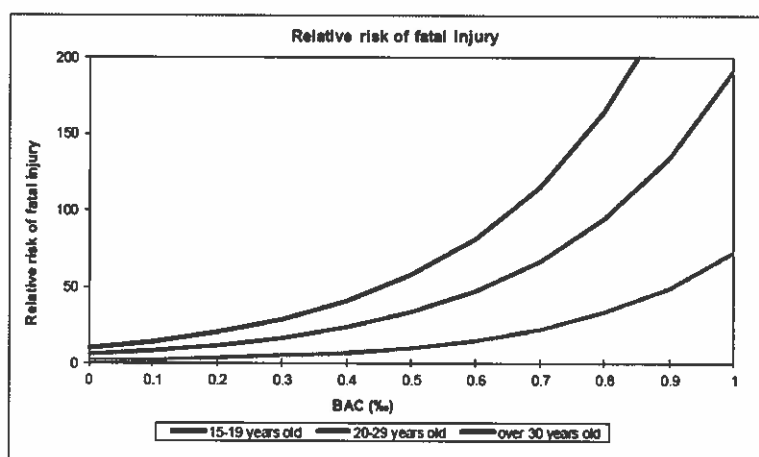


Figure 3. Risk of fatal injury per age group and BAC (Keali et al., 2004).

Kilde: SWOV Factsheet, Driving Under the Influence of Alcohol, Institute for Road Safety Research, Holland

Fastholdes promillegrænsen på 0,5 ‰ for de 17-årige i det danske forsøg, vil det være en væsentlig forskel fra ordningen i Tyskland, hvilket betyder, at man ikke i alle henseender vil kunne overføre de tyske erfaringer til Danmark.

Rådet for Sikker Trafik finder, at det i forbindelse med designet af forsøg med ledsaget kørsel bør overvejes at fastsætte en 0,2 promillegrænse for 17-årige deltagere i forsøget - eller eventuelt at benytte lejligheden til helt generelt at sænke promillegrænsen for nye bilister med kørekort på prøve til 0,2‰, som der også er peget på i "Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan". Forskning viser, at en lavere promillegrænse for unge i alle tilfælde utvivlsomt har en generelt positiv effekt på antallet af spritulykker med unge.¹

Sanktioner for at overtræde betingelserne for ledsaget kørsel

Konsekvensen af at overtræde betingelserne for at køre ledsaget kørsel som 17-årig (fx at man kører alene) er som følger i de sammenlignelige lande:

- I **Tyskland** mister man førerretten i 6 måneder, får forlænget sin prøvetid, skal betale en bøde på 70 € og skal gennemføre et obligatorisk genopfriskningskursus ("Aufbauseminar") på en køreskole. Kursets pris er mellem 200 og 500 €.
- I **Holland** mister man helt retten til at køre bil som 17-årig og skal til fornyet teori- og køreprøve, når man er fyldt 18 år. Hertil kommer, at man får en bøde på 140 €.

I lovforslaget lægges der op til, at konsekvensen herhjemme alene skal være en bøde på 3000 kr., dvs. ingen sanktion i form af frakendelse af førerretten, obligatorisk kursus eller andet.

Rådet kan have en vis bekymring for at sætte sanktionsniveauet for lavt. Sker dette – og har bevidst tilsidesættelse af vilkårene for ledsaget kørsel slet ingen indflydelse på førerretten - er der efter Rådets opfattelse en risiko for, at dét at få lov til at køre bil som 17-årig ikke opfattes seriøst nok, og det kan få unge – og voksne ledsagere – med risikoadfærd til at "tage chancen" og køre ulovligt. Dette vil i givet fald ikke have en positiv effekt på trafiksikkerheden.

Rådet skal i tilknytning hertil pege på, at kører en ung fyr på 16 eller 17 år ulovligt på en lille knallert og bliver taget i denne forseelse for 2. gang, udløser dette udover en bøde tillige en ubetinget frakendelse af retten til at køre lille knallert i 2 år. Hertil kommer, at knallerten konfiskeres, ligesom den pågældendes mulighed for at tage kørekort til bil udskydes, indtil vedkommende er 18 ½ år.

Med den foreslåede sanktionsbestemmelse i lovudkastet finder Rådet, at der måske mangler balance i forhold til den strafposition, der gælder for eksempelvis den omhandlede unge knallertkører, som nævnt ovenfor, ligesom Rådet helt principielt finder det af betydning, at det gennem det opstillede sanktionsniveau signaleres, at kravet om den erfarne ledsagers tilstedeværelse under kørslen skal tages alvorligt. Dette gør sig efter Rådets opfattelse sig så meget desto mere gældende i en ordning som den foreslåede, hvor der ikke som i de øvrige ordninger kendt fra vores nabolande opereres med en formaliseret godkendelsesordning for ledsagerne.

Rådet er helt opmærksom på, at skærpelse af sanktionen for at tilsidesætte betingelserne for ledsaget kørsel kan have den afledte konsekvens, at det tillige må tages op til overvejelse at skærpe sanktionen over for eksempelvis den 17-årige, der kører helt uden at have erhvervet kørekort.

¹ Se fx http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcohol_UK.pdf og Trafiksikkerhedshåndbogen fra Transportøkonomisk Institutt i Norge: <http://tsh.toi.no/index.html?23007>

Behovet for en informationsindsats

Et forsøg med kørekort/ledsaget kørsel til 17-årige vil med sikkerhed føre til stor interesse og udløse et stort informationsbehov, både hos unge bilister, voksne ledsagere, kørelærere, pressen, politiet, forsikringsbranchen og i befolkningen som helhed. Der vil være en meget lang række spørgsmål, som der bør foreligge klare, letforståelige og velbegrundede svar på, inden forsøget sættes i gang og løbende i hele perioden.

Rådet har i forbindelse med udarbejdelsen af dette hørings svar indhentet oplysninger i hhv. Tyskland og Holland fra personer, som i de pågældende lande må anses at være blandt de mest indsigtfulde i forhold til den omhandlede ordning i deres respektive lande. Herigennem har Rådet fået bekræftet, at gennemførelse af en ordning med ledsaget kørsel erfaringsmæssigt udløser et endog meget stort behov for information blandt de berørte borgere.

Et blik på websiderne i Tyskland og Holland giver en idé om informationsbehovet, se www.bf17.de og www.2todrive.nl.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler på den baggrund - såfremt gennemførelse af at et forsøg beslutes - at der afsættes tilstrækkelige ressourcer til planlægning, gennemførelse og evaluering af en informationsindsats om forsøgsordningen, samt at det afklares, hvilke organisationer og myndigheder, der er ansvarlige for selve kommunikationen og kvalitetssikringen af denne. Det kan i den forbindelse med fordel søges afklaret, om kørelærerne kan/vil spille en rolle ved at holde informationsmøder, således som det sker i Tyskland og Sverige, og hvilket behov for uddannelse af kørelærere dette i så fald måtte medføre.

Rådet vurderer det som en afgørende forudsætning for en positiv modtagelse af en forsøgsordning med ledsaget kørsel for 17-årige, at ordningen fremstår gennemarbejdet og kan forklares og begrundes i alle detaljer, samt hviler på et solidt vidensgrundlag, der bl.a. bygger videre på praktiske erfaringer fra andre lande. Det er ligeledes vigtigt, at alle involverede aktører bliver klædt godt på og får tilstrækkelige viden om forsøget og baggrunden, så de kan svare på de mange henvendelser, der utvivlsomt vil komme.

Er der uklarheder eller tvivl om fx betingelserne for at deltage eller om ordningens evidensgrundlag, vil det sandsynligvis betyde en lav eller ikke-repræsentativ deltagelse, og det kan gøre det vanskeligt at evaluere effekten. Afviger den danske model for ledsaget kørsel væsentligt fra den tyske, hollandske og modeller i andre lande, kan man som tidligere nævnt heller ikke regne med fuldt ud at kunne overføre de positive resultater for trafikikkerheden.

Det videre arbejde med udformning af en forsøgsordning

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder, forskningsinstitutioner og interessenter, der kan arbejde videre med at kortlægge grundlaget for og rammerne for en forsøgsordning. Rådet anbefaler, at et eventuelt forsøg skrues sammen på en sådan måde, så erfaringerne fra andre lande inddrages i videst muligt omfang.

I planlægningen af forsøgsordningen skal Rådet anbefale, at et relevant forskningsinstitution (fx DTU) inddrages helt fra begyndelsen, så det sikres, at et eventuelt forsøg er forskningsmæssigt forsvarligt mht. måling af effekt på trafikikkerheden, antal deltagere og deres karakteristika, omfanget af ledsaget kørsel, administrative ressourcer, kommunikation mv.

Ad 2. Forslag om nedsættelse af aldersgrænse for lille knallert fra 16 år til 15 år

Rådet for Sikker Trafik har i et tidligere høringssvar i forbindelse med et (identisk) beslutningsforslag om at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert fra 16 år til 15 år givet klart udtryk for, at Rådet **ikke** kan støtte dette.

Dette er fortsat tilfældet, idet alle beregninger og vurderinger kun peger i én retning, nemlig at det vil betyde flere unge dræbte og alvorligt tilskadekomne i målgruppen, ligesom der oveni må forventes flere alvorligt tilskadekomne 14-årige på knallert.

I Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan 2013 -2020 er knallerter og unge udpeget som særlige fokusområder, hvor der skal gøres en særlig indsats for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. En nedsættelse af aldersgrænsen vil ikke støtte denne målsætning.

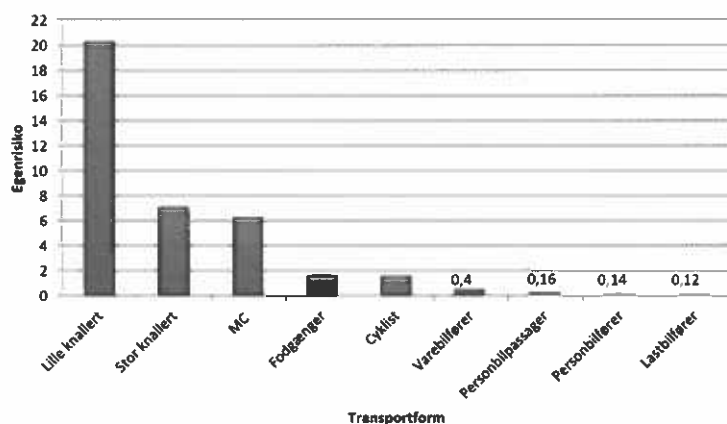
Risiko ved kørsel på lille knallert

Lille knallert er uden sammenligning det farligste transportmiddel på de danske veje. Som det fremgår af figur 1 er risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet på lille knallert mere end 20 gange større end på cykel og mere end 120 gange større end at være passager i en personbil.

Risikoberegningerne er foretaget af DTU Transport og baseret på ulykkestal og transportarbejde fra 2010. Der foreligger desværre ikke nyere risikotal, men selvom antallet af dræbte og alvorligt skadede på knallert og i personbiler er faldet med henholdsvis 37 % og 30 % og steget 27 % på cykel, er det ikke af en størrelsesorden, som påvirker hovedresultatet, nemlig at lille knallert fortsat er det absolut mest risikable transportmiddel på de danske veje. Alene af denne grund er det ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt særdeles uheldigt at give unge øget adgang til lille knallert.

Figur 1. Egenrisiko fordelt på transportformer i 2010

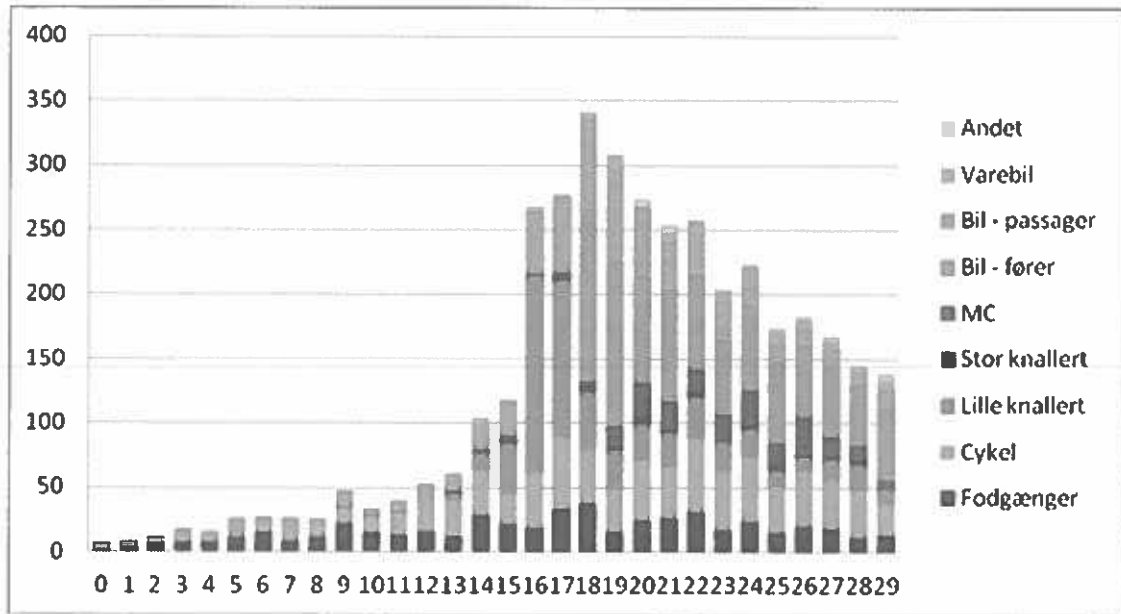
Egenrisiko er en trafikants risiko for at blive dræbt eller skadet pr. 10 mio. km



Kilde: DTU Transport 2012, Risiko i Trafikken

De faktiske ulykkestal viser også knallertulykkernes dominerende andel blandt 15-17 årige:

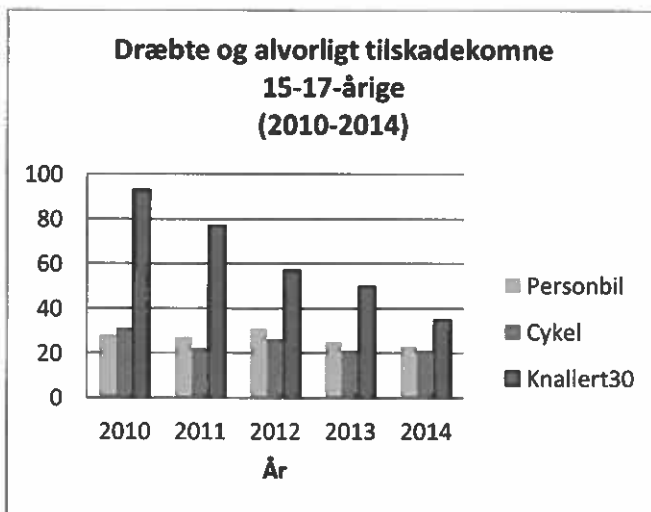
Figur 2. Dræbte og alvorligt tilskadekomne 0-29 årige fordelt på transportmidler 2010 til 2014



Ulykkesudvikling blandt unge 15-17-årige på knallert

I løbet af de sidste 5 år har der været en meget positiv udvikling for antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne 15-17-årige på lille knallert, svarende til en reduktion på mere end 60 %. Tilsvarende fald ses ikke for unge i andre transportmidler.

Figur 3: Udvikling i dræbte i og alvorligt tilskadekomne 15-17-årige fordelt på transportmidler.



Kilde: Vejdirektoratet/Rådet for Sikker Trafik

Der findes ikke en samlet forskningsbaseret analyse af baggrunden for udviklingen, men der er ikke tvivl om, at målrettede tiltag samt et faldende transportarbejde for unge på knallert har spillet en afgørende rolle for de senere års positive udvikling for især yngre knallertkørere.

Færdssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra maj 2007 havde fokus på det uforholdsmæssigt høje antal ulykker og den høje ulykkesrisiko for knallerter og pegede på i alt 8 indsatser vedr. lovgivning, sanktion, kontrol, undervisning og kommunikation.

Af de 8 foreslåede indsatser er de 7 implementeret i to tempi:

I 2008 blev sanktionerne for tuning af knallerter skærpet. Samtidigt fik politiet adgang til at tage rullefelter i brug for at tjekke knallerternes hastighed. Det har gjort kontrolarbejdet enklere, hurtigere og mere effektivt. En landsdækkende kommunikationsindsats rettet mod forældre til 15-årige sønner om risiko og sanktioner fik forældrenes store opmærksomhed.

I 2013 indførtes en helt ny og stærkt forbedret knallertuddannelse, krav om kørekort, skærpede sanktioner for tuning, hastighedsovertrædelser og spritkørsel mv.

Det er også glædeligt, at det efter indførelsen af en ny knallertuddannelse og skærpede sanktioner kan konstateres, at der siden 2013 ikke er registeret nogen dræbte 15-17-årige på lille knallert.

Frem til 2008 var antallet af dræbte 15-17-årige årligt i gennemsnit 8. Efter 2008 faldt antallet af dræbte til i gennemsnit 3 og efter den nye regulering i 2013 er ingen 15-17-årige dræbt. Det er relativt små tal, men der ses en umisforståelig og meget glædelig tendens. Tal for 2015 foreligger ikke endnu.

Faldende salg af lille knallert og faldende transportarbejde i perioden

Der er hos Rådet for Sikker Trafik ingen tvivl om, at de gennemførte indsatser over for unge knallertkørere og deres forældre har bidraget væsentligt til det markante fald i antal dræbte og tilskadede unge, ligesom det faldende transportarbejde på knallert har bidraget til faldet.

Det er derfor uforståeligt, at man - på baggrund af de særdeles positive resultater, der er opnået på det trafikikkerhedsmæssige område - vil sætte den gode udvikling over styr.

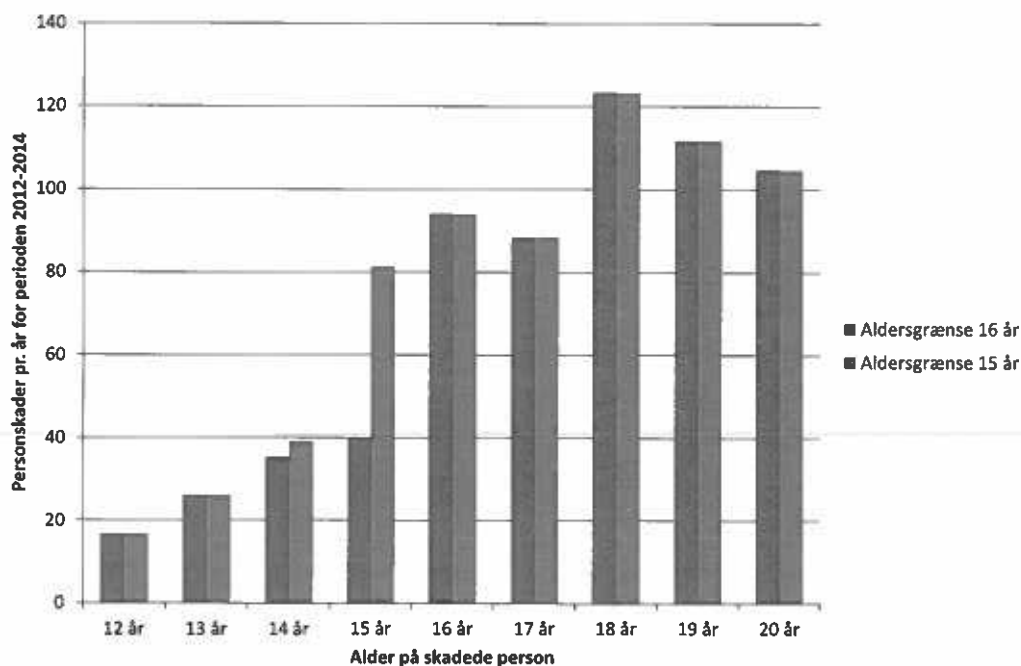
Konsekvenser af en aldersgrænse på 15 år

Der er danske erfaringer fra 1970'erne, hvor en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år medførte en femdobling af antallet af dræbte og tilskadede 15-årige knallertkørere.

Den generelle udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede, trafikforholdene, køretøjer og vejene er ændret meget siden 70'erne. For at korrigere for dette, har Rådet fået en af de førende og anerkendte konsulentvirksomheder indenfor trafikikkerhed, Trafitec, til at beregne konsekvenserne af en sænket aldersgrænse i dag.

Konsekvensberegningerne er opdateret i takt med de faldende ulykkestal siden 2010, hvor de første konsekvensberegninger blev foretaget. I den seneste opdatering fra 2015 konkluderes følgende:

"... sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år vil resultere i omkring 1 dræbt, 20 alvorlige og 25 lette skader mere om året, eller i alt 40-50 flere personskader om året blandt 14-15 årige. Disse tal er baseret på ulykker i årene 2012-2014.



Figur 4. Antallet af observerede personskader pr. år i 2012-2014 blandt 12-20 årige ved en aldersgrænse for knallertkørsel på 16 år (det antal personskader politiet har rapporteret), og det forventede antal personskader pr. år i 2012-2014 ved en aldersgrænse på 15 år inklusiv obligatorisk knallertundervisning.

Kilde: Trafitec 2015

Fra rapporten:

"Af figuren ses, at 15 åriges personskader fordobles ved sænkning af aldersgrænsen for knallertkørsel fra 16 til 15 år. Faktisk vil de 15 årige gå fra at være et rimeligt sikkert alderstrin til at blive et alderstrin med en risiko, der er næsten lige så høj som de 16-20 årige."

"De ovenfor nævnte tal er politirapporterede personskader. Antages, at effekten på personskader, der kun er registreret af skadestuer og sygehuse, er den samme, så vil det samlede antal af personskader stige med ca. 300-400 om året, da politiet kun registrerer omkring 12-13 % af personskaderne på knallert."

Der er således ingen tvivl om, at en sænkelse af aldersgrænsen vil få en negativ effekt på de unges trafikikkerhed og reducere mulighederne for at nå målet i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan med at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne unge frem mod 2020.

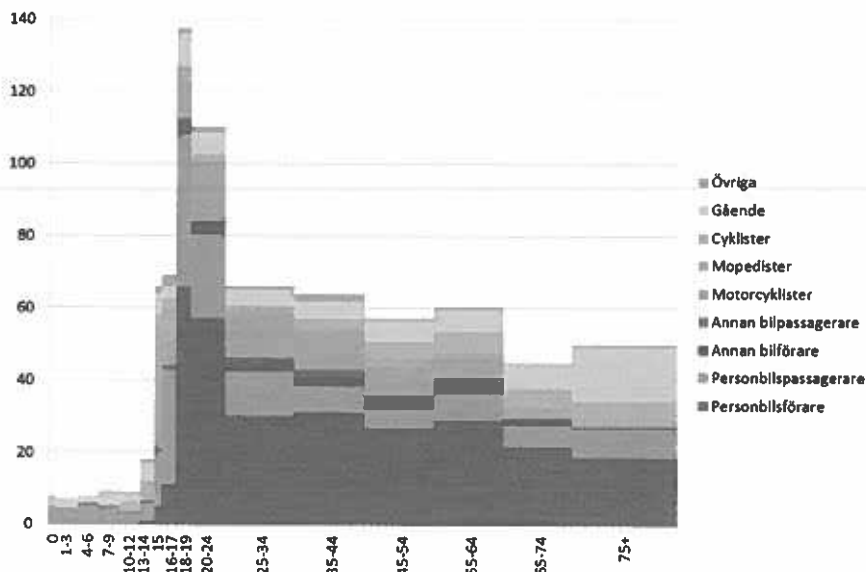
Foruden de personlige konsekvenser som det forøgede antal personskader medfører, vil forslaget også medføre væsentlige samfundsmæssige omkostninger. Hvis der skønnes konservativt med afsæt i Færdselssikkerhedskommissionens beregninger om samfundsmæssige omkostninger for personskadeulykker, så vil en sænkelse af aldersgrænsen til 15 år som minimum betyde en samfundsøkonomisk udgiftsstigning på min. 112 mio. kr. Medregner man også velfærdstab, som i høj grad giver mening for unge med et lang arbejdsliv foran sig, bliver beløbet 186 mio. kr.

Rådet noterer sig i øvrigt, at lovforslaget rummer en genindførelse af kravet om samtykke fra forældremyndighedsindehaver ved salg af knallert til personer under 16 år. Dette kan kun opfattes som en klar erkendelse af, at en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år rummer en forøget risiko.

Udenlandske erfaringer

Sverige

Sverige har gennem mange år haft en aldersgrænse for knallert på 15 år af hensyn til de unges mobilitet i et land, som er ti gange større end Danmark. Men trafikikkerhedsmæssigt har der været stærke ønsker om at hæve aldersgrænsen til 16 år som i Danmark. De 15-årige unge svenskere er voldsomt overrepræsenterede, når man ser på antal dræbte pr. årgang., som det ses i figur 4.



Figur 4 Antal dræbte efter trafikantrolle pr. årgang 2001-2011

(Kilde:Trafikanalys 2001-2011)

Sverige har ligesom i Danmark gennemført en væsentlig revision af køreuddannelsen med væsentlige skærpede krav til tidsforbrug, indhold m.v. Efter implementeringen af den nye uddannelse er antallet af unge, der tager kørekort til lille knallert og antallet af ulykker med unge knallertkørere faldet dramatisk.

I en ny rapport fra det internationalt anerkendte svenske trafikforskningsinstitut VTI om svenske knallertkøreres ulykkesindblanding vurderes det store fald i antal skader at være en konsekvens af den forbedrede uddannelse og en svigtende interesse for at køre knallert. En undersøgelse (Stave, 2012). peger på, at uddannelsen ikke ser ud til at have påvirket de unges risikobevindstthed og VTI rapporten konkluderer derfor:

Om denna slutsats är riktig, kvarstår att femtonåriga mopedisters olycksrisk, räknat som olyckor per körsträcka är oacceptabelt hög. Detta innebär att åtgärden att höja åldersgränsen till 16 år fortfarande är mycket relevant.

At undervisning og sanktioner over for netop de 15 årige ikke skal tillægges alt for stor vægt til alene at påvirke de unges risiko er i høj grad begrundet i:

Ungdomarna är tonåringar med vissa fysiologiska funktioner som medför ökat risk- tagande, t.ex. hjärnans utveckling och hormonutveckling i kroppen. Hjärnans utveckling innebär bl.a. begränsad förmåga att reflektera över konsekvenser, kontrollera impulser och känslor och att värdera risker korrekt. Detta har större betydelse för pojkar än för flickor.

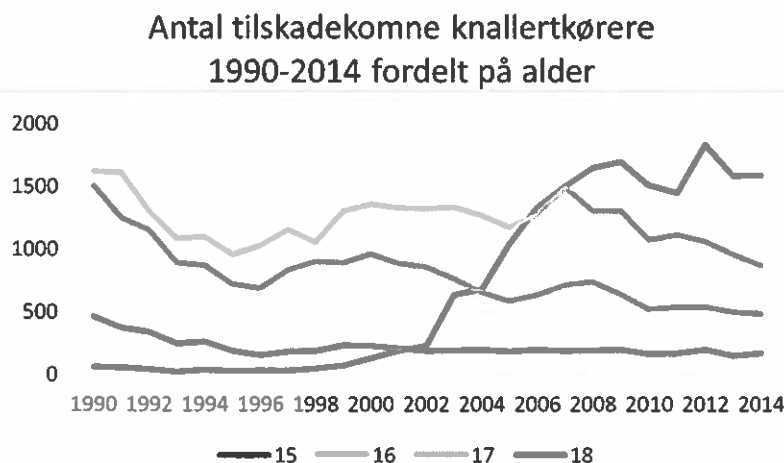
Det kan således konkluderes, at der ikke er trafikikkerhedsmæssige argumenter at hente i svenske erfaringer for at sænke aldersgrænsen i Danmark – tværtimod.

Østrig

I Østrig blev aldersgrænse for at køre knallert i 2002 nedsat fra 16 til 15 år. Konsekvenserne kan ses i figur 6.

Antallet af tilskadedekomne 15 årige steg meget voldsomt og var i løbet af 4 år 6-doblet og har siden holdt sig på samme høje niveau. Udviklingen ligner til forveksling de danske erfaringer fra 1970'erne, hvor der indtraf en 5-dobling.

Figur 6 Antal tilskadedekomne knallertkørere 1990-2014 fordelt på alder



Kilde: KfV 2015

Afledte effekter af en lavere aldersgrænse på knallert

Foruden en forøgelse af personskaderne for de 15-årige rummer forslaget også afledte konsekvenser for trafikikkerheden som helhed.

Politiets kontrolarbejde spiller en helt afgørende rolle i dansk trafikikkerhedsarbejde og de positive resultater, der er opnået. Det seneste års ressourceforbrug til overvågning i forbindelse med terrortrusler og kontrolarbejdet ved de danske grænser har påvirket politiets kontrollerende trafikindsats og vil fortsat kræve betydelige ressourcer. Dermed er det hidtidige kontrolarbejde i trafikken under stort pres. En påkrævet øget kontrolindsats overfor 15 årige knallertkørere vil derfor nødvendigvis påvirke politiets ressourcer på sprit- og narkokørsel, fartovertrædelser og anden trafikfarlig adfærd, som rummer det største potentiale til forsat at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken.

Utryghed i tætte boligområder på grund af unges knallertkørsel på stier og gangarealer er et tilbagevendende problem i mange tætte bebyggelser. En tilgang af nye 15-årige knallertkørere vil kun øge disse problemer og skabe endnu mere utryghed

Afsluttende bemærkninger

Rådet har ikke mindst i kraft af bidrag fra en stor almenyttig Fond kunne revidere, modernisere, digitalisere, effektivisere og målrette indsatsen over for børn og unges trafikikkerhed. Det har sparet det offentlige for betydelige ressourcer og vil fremadrettet spare mange børn og unge fra alvorlige trafikulykker.

Det er efter Rådets opfattelse en al for høj pris at spille hasard med unge – og umodne – trafikanter og med de resultater, der trafikikkerhedsmæssigt er opnået, og som har løftet dansk trafikikkerhed op i den

absolutte verdensklasse. Det påberåbte mobilitets-hensyn kan efter Rådets opfattelse på ingen måde retfærdiggøre den høje – og for nogle ultimative – pris, som vil være den direkte og afledte konsekvens af forslagetets gennemførelse.

Samtidig undrer det Rådet, hvad der reelt driver ønsket om en lavere aldersgrænse. Rådet har gennem sit tætte samarbejde med landets skoler – der også omfatter det såkaldte "udkantsdanmark" - og løbende besøg på skolerne ikke oplevet et stigende ønske blandt udskolingseleverne om en lavere aldersgrænse for knallert. Med baggrund i disse mange lokalt forankrede erfaringer kan Rådet bestemt ikke konkludere, at ønsket om at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert udspringer af et udtalt ønske fra de unge eller deres forældre i de angiveligt berørte områder.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Adm. direktør

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Carsten Abild [mailto:Carsten.Abild@rsyd.dk]

Sendt: 26. februar 2016 10:35

Til: TRM Katrine Leth

Emne: SV: Høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.) (Id nr.: 120216)

Kære Katrine Leth.

Landsforeningen Landsbyerne i Danmarks svar på høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.) (id nr. 120216):

"Bestyrelsen for Landsforeningen Landsbyerne i Danmark har gennemlæst forslaget, og kan anbefale en gennemførelse af dette. Specielt kravet til ledsager med en alder over 30 år og en erfaring på mindst 10 år som billist, anser vi for en god og fornuftig orden. Ligeledes er det acceptabelt, at man kan erhverve kørekort til knallert som 15-årig, da den nuværende lov er unødvendig streng på det område. De ulykker, der i dag sker med knallertkørsel, kan ikke henføres til unge menneskers evne til at køre knallert, men i alle tilfælde er der tale om en overtrædelse af færdselsloven på andre områder end alder"

Carsten Abild

Landsbyerne i Danmark

-----Oprindelig meddelelse----- (formand)

Fra: TRM Katrine Leth [mailto:kal@TRM.dk]

Sendt: 24. februar 2016 15:46

Til: =?iso-8859-1?Q?'Ministeriet_for_B=F8rn_og_Undervisning_@SRVESBAVRIMS02V.RSYD.NET

Emne: Høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.) (Id nr.: 120216)

Se venligst vedhæftede.

Venlig hilsen

Katrine Leth

Stud.jur.

Transport- og Bygningsministeriet

Ministry of Transport and Building

Færdselskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.



Falck

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

faerdselskontoret@trm.dk
swl@trm.dk

Falck Danmark A/S
Falck-Huset
Pollitorvet
DK-1780 København V
Tel. +45 33 45 63 02
jgr@falck.dk
www.falck.com

11. marts 2016

Høring vedr. lovforslag om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.)

Falck Danmark A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovenstående udkast til lovforslag og har de nedenfor anførte bemærkninger til det.

Falck Danmark A/S kan tilslutte sig etableringen af en forsøgsordning, hvorved alderskravet for erhvervelse af kørekort til almindelig bil sættes ned til 17 år betinget af ledsaget kørsel frem til det fyldte 18. år. Vi tillægger det i den forbindelse vægt, at der er positive erfaringer med lignende ordninger i udlandet, og at sigtet med forslaget er at fremme trafikikkerheden. Falck Danmark A/S er tilhænger af, at forsøgsordningen gøres tidsbegrænset til en tre-årig periode, og at der lægges op til en grundig evaluering af effekten, inden der tages stilling til, om ordningen skal gøres permanent.

Den anden del af lovforslaget, som vedrører en nedsættelse af aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til lille knallert fra 16 til 15 år, er Falck Danmark A/S betænkelig ved, idet forslaget risikerer at have en betydelig negativ indvirkning på trafikikkerheden. Falck Danmark A/S henviser i denne sammenhæng til Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Med venlig hilsen
Falck Danmark A/S

Jesper Gronenberg
Direktør, Group Public Affairs & Communications

Kommentar fra HandicapBilistCentret, det tidligere PTU Handicapbiler, til lovforslaget om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.)

Forslaget ser fint ud. Den eneste kommentar herfra er, at det fremgår af lovforslaget, at de 17-årige erhverver kørekortet på samme betingelser, som i dag gælder i færdselsloven for ansøgere på 18 år eller derover. Måske bør det præciseres, om det også gælder, at de 17-årige må påbegynde køreundervisning 3 måneder før de fylder 17 år.

Venlig hilsen

Britt Jars

afdelingschef

Fjeldhammervej 8 · 2610 Rødovre

D 3673 9030 · H 3673 9000

Handicapbilistcentret.dk

Rådgivning & Specialkøreskole

HANDICAPBILIST
CENTRET



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
www.trafikbogen.dk
noahtrafik@noah.dk

København den 11. marts 2016

Til Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høring om udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.) (J. nr. 2015-7393)

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik fraråder entydigt at gennemføre begge forslag indeholdt i lovforslaget.

Vi vil foreslå, at man fastholder den nugældende aldersgrænse for erhvervelse af kørekort, men indfører et krav om, at den unge f.eks. i det første halve år efter at have bestået en køreprøve ikke må køre uden at have en ledsager, der opfylder de krav, som dette lovforslag stiller – dog udvidet med, at den pågældende person skal godkendes af de relevante myndigheder.

Det kan også være på sin plads, at skærpe kravene til erhvervelse af kørekort. Denne ekstra undervisning skal naturligvis ligge hos professionelle kørelærere.

Overordnede bemærkninger:

Overordnet vil vi fremføre, at den trafikpolitik, der føres, ikke understøtter ønsket om lavere ulykkestal, bedre miljø og mindre CO₂-udledning.

Det er tvivlsomt, om man overhovedet er på vej til at opfylde de målsætninger, Færdsels-sikkerheds-kommissionen har fastlagt (selv om disse ikke engang er tilstrækkeligt ambitiøse). Tilsvarende er der ikke meget, der tyder på, at transportområdet kommer til at bidrage

til at opfylde Danmarks forpligtelser på klimaområdet (om end disse heller ikke er tilstrækkeligt ambitiøse).

Den førte trafikpolitik stimulerer nemlig til, at der købes flere og flere biler. Den kraftige nedsættelse af bilbeskatningen fra 1990 til nu, har betydet en eksplosion i biltallet. Oven i købet er det blevet meget billigere at bruge bil, idet benzinafgiften kun er blevet sat op med 1,25 kr. på 27 år.

Den kollektive trafik, som er langt mere sikker og miljøvenlig, udsultes over store dele af landet og takstniveauet er steget voldsomt sammenlignet med prisen for kørsel i bil.

Det lovforslag, som vi her tager stilling til, modvirker alle bestræbelser for en mere bæredygtig og sikker trafikudvikling. Forslaget understøtter alene det politiske ønske om fremme af en større afhængighed af bilkørsel og knallertkørsel. Jo tidligere unge mennesker tilbydes at blive motoriseret, jo tidligere vil der være risiko for, at de tager imod tilbuddet, og dermed aldrig vænner sig til fortsat at bruge den kollektive trafik og cyklen.

Det har konsekvenser for miljø, klima og trængsel, men det har i høj grad også konsekvenser for folkesundheden. For eksempel er omkring hver fjerde ung ovevægtig allerede i 15-års alderen (og tallet er relativt højere for drenge end for piger). Det er et helt forkert signal at give til unge mennesker, at de absolut skal sikres mulighed for at bevæge sig med bil eller knallert. Det er ikke skub i den retning, der vil forbedre sundhed og kondition.

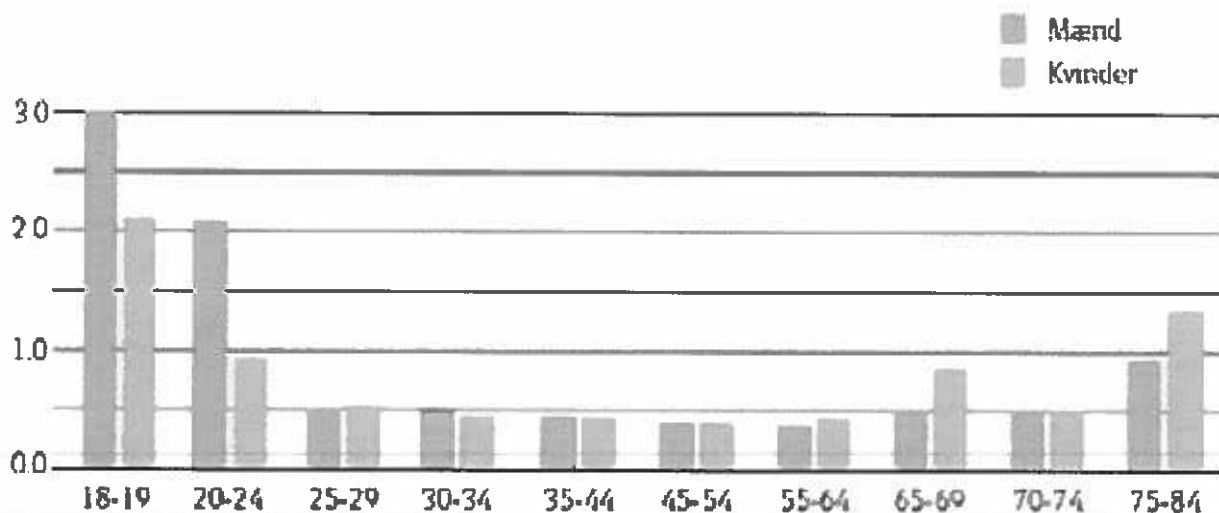
Vi vil tilføje, at en forbedret kollektiv trafik samfundsmæssigt er langt at foretrække til at øge mobiliteten end at indføre lavere aldersgrænser for bilkørsel og knallertkørsel. Bedre kollektiv transport kan bruges af alle andre borgere, der også lider under indskrænkninger og fordyrelser i den kollektive trafik over store dele af landet. Det er en langt mere sikker, social og bæredygtig løsning end at forøge antallet af individuelle bilister og knallertkørere. Jo flere, der forlader den kollektive trafik til fordel for biler og knallerter, jo mere vanskeligt og dyrt er det at få en ordentlig kollektiv trafikservice.

Uddybende bemærkninger vedrørende kørekort til 17-årige

Unge bilister er involveret i langt flere ulykker end andre aldersgrupper. Færdselssikkerhedskommissionen beskriver i sin nationale handlingsplan 2013 – 2020 "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*" situationen sådan for bilister fra 18 til 24 år:

"Det er en vedvarende udfordring at arbejde for færre dræbte og tilskadedkomne unge bilister. Den nyere hjerneforskning viser, at især unge mænd ikke er tilstrækkelig mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken. Herudover spiller manglende indsigt og viden samt sociale og kulturelle normer ind, som tilsammen kan have en skadelig indvirkning på trafik-sikkerheden."

Færdselssikkerhedskommissionen skriver endvidere, med henvisning til nedenstående figur fra DTU Transport, at "Unge bilisters risiko i trafikken er langt højere end ældre trafikanters. Det fremgår af deres totalrisiko, der er et udtryk for risikoen for at blive involveret i en ulykke med dræbte eller tilskadedkomne i forhold til, hvor meget man kører."



Enheden på y-aksen er totalrisikoen for personbilsførere i 2010 efter alder og køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km).

Kilde: DTU Transport, Risiko i Trafikken 2007-2010, 2012

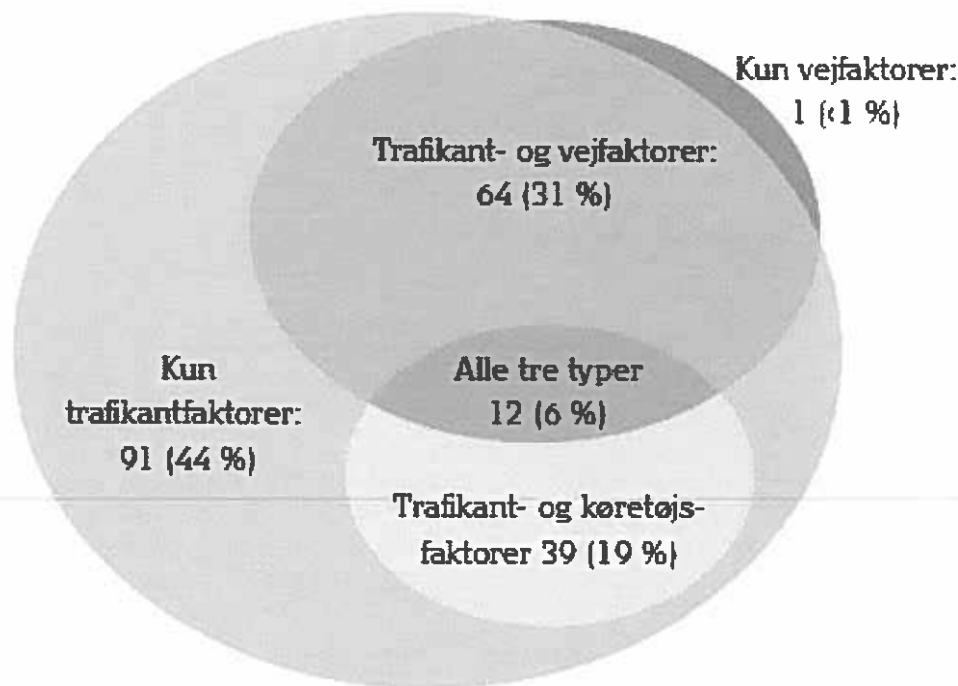
Som det kan ses af grafen ovenfor er aldersgruppen af 18-19 årige særlig stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Ifølge den omtalte undersøgelse fra DTU Transport har unge mænd på 18-19 år statistisk set ca. 6-7 gange så stor risiko for at blive involveret i en ulykke med dræbte eller tilskadekomne som bilister i aldersgruppen 35-65 år. Den statistiske risiko falder med årene, men bliver ved med at være relativt høj frem til det 24. år.

Det må anses for usandsynligt, at 17-årige skulle være mere mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken end aldersgruppen 18 – 24 årige, og det virker derfor fuldkommen meningsløst at sætte endnu yngre bag et rat.

Man må også huske på, at mange unge er vant til at bruge et væld af computerspil, hvor det ikke just er hensynsfuld adfærd og lave hastigheder, der er i højsædet. Optagethed af smart-phones og andre elektroniske gadgets, er også stærkt udbredt i yngre aldersgrupper. Disse vaner kan let overføres til også at omfatte en situation som bilist, og de kulturelle normer i ungdomsårene er generelt ikke ligefrem fremmende for trafiksikkerheden.

Sådanne vaner må ses i relation til den viden, man har om, hvilke faktorer, der har betydning, når der sker en ulykke. Færdselssikkerhedskommissionen skriver i "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*", at adskillige danske og internationale dybdeundersøgelser af trafikulykker har dokumenteret, at trafikanternes adfærd er medvirkende til, at ulykken sker.

Figuren nedenfor viser en opgørelse af de medvirkende faktorer i 207 ulykker, som Havarikommissionen for vejtrafikulykker (HVU) har dybdeanalyseret. Figuren viser, at trafikanternes fejl og uvaner har været medvirkende i så godt som alle de analyserede ulykker, og at de har været den eneste årsag i 44% af ulykkerne.



Antal ulykker med trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer. (Ulykkesfaktorer)

Kilde Færdselssikkerhedskommissionen: "Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar"

Alle disse faktorer er sandsynligvis udslagsgivende, når vælgerne siger nej til kørekort til 17-årige, ifølge en meningsmåling i Altinget den 10. september 2015.

Ifølge målingen siger 63% af danskerne nej til lovforslaget. Blot 28% bakker op om forslaget, mens 10 procent svarer ved ikke.

Mon ikke dette hænger sammen med, at mange danskere er enten forældre eller bedsteforældre til børn og unge mennesker, som de nødigt ser udsat for de risici, der følger med, hvis kørekort kan erhverves endnu tidligere end i dag?

Herunder også det faktum, at det ikke udelukkende er de unge bilisters egen sikkerhed, men i allerhøjeste grad også andre trafikanters sikkerhed, der gambles med, dersom der lukkes endnu yngre personer ud som førere af biler. Herom skriver Færdselssikkerhedskommissionen i "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*":

"To ud af fem dræbte og tilskadedekomne var de såkaldte bløde trafikanter, dvs. fodgængere, cyklister og knallertkørere. Ved ulykkerne mellem biler og bløde trafikanter vil det typisk være de bløde trafikanter, der kommer alvorligst til skade".

Selvom forslaget indebærer, at man – efter erhvervelse af kørekort – indtil det fyldte 18. år kun må køre sammen med en person over 30 år, der har haft kørekort i 10 år, kan dette ikke automatisk kompensere for den 17-åriges aldersbetingede manglende mentale evne til at forstå og agere efter alle risici.

Især ikke, når der som i lovforslaget ikke er særlige krav til den medkørende indehaver af et kørekort. Der skal ikke ske nogen godkendelse eller registrering af vedkommende. Ene-este krav til ledsageren i forhold til deres kørselsadfærd er, at de ikke har fået frataget kørekortet indenfor de sidste 10 år. De kan således godt have fået bøder for at køre for hurtigt,

og der er ikke nogen antydning af sikkerhed for, at det ikke er trafikale unoder, der bliver indarbejdet via ledsageren.

Det må også bemærkes, at 10 års ejerskab af et kørekort ikke siger noget som helst om, hvorvidt ejermanden kan betegnes som en erfaren bilist. Hvad nu hvis den "erfarne bilist" kun har kørt nu og da på sommersøndage, eller hvor der ikke er stærk bytrafik? Eller en, der kun kører i tyndtbefolkede egne? Er den "erfarne bilist" mon en, der er fortrolig med at køre om vinteren? eller i tæt tåge? I sommerens intense ferietrafik? Ingen kontrollerer det.

Det er stærkt kritisabelt, at der i lovforslaget henvises til gode tyske erfaringer med at indføre en ledsageordning kombineret med kørekort til 17-årige, når der slet ikke tages de samme forholdsregler i forhold til ledsageren som i Tyskland.

Grunden til at afvige fra den tyske ordning er i lovforslaget "begrundet i hensynet til at skabe en fleksibel ordning, som er enkel at administrere". Ønsket om at oplære de unge trafikanter til fornuftig og hensyntagende kørsel af en erfaren og fornuftig billist er således i lovforslaget reduceret til blot en hensigtserklæring – og alligevel tillader man sig altså at henvise til tyske erfaringer som om de kunne bruges som argument for lovforslaget.

Også på andre måder misbruges den eksisterende viden til at argumentere for lovforslaget. Med henvisning til Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger, skrives der i lovforslaget følgende: "Unge bilister op til 24 år er et af fokusområderne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020, "*Hver ulykke er én for meget*", fra 2013.

I den forbindelse betoner Færdselssikkerhedskommissionens særligt den rolle, som de unges forældre spiller, i forsøget på at nedbringe de unges risiko i trafikken. Handlingsplanen indeholder derfor en anbefaling om, at man arbejder med forældre og deres rolle som forbillede for deres børn, idet unge trafikanter kopierer forældrenes adfærd."

Men denne anbefaling fra Færdselssikkerhedskommissionen er en generel bemærkning og anbefaling, der ingen relation har til forslaget om at tillade 17-årige at køre bil. Færdselssikkerhedskommissionen skriver alene dette om emnet: "Man har i flere lande indført trinvist kørekort, hvor føreren gradvist får mere frihed i takt med, at vedkommendes erfaring stiger. Danmark skal løbende overvåge effekten af disse erfaringer for at sikre, at en eventuel dansk beslutning om trinvis kørekort træffes på et veldokumenteret grundlag" (vores understregning).

Men lovforslaget indeholder ikke noget "veldokumenteret grundlag" for den lovændring der foreslås. Der er kun den ovenfor beskrevne henvisning til erfaringer fra Tyskland, hvis ordning ikke er sammenfaldende med det, der foreslås i lovforslaget, idet den ledsagende voksne i Tyskland bl.a. skal være godkendt af myndighederne. Lovforslaget uddyber i øvrigt heller ikke på nogen måde, hvilken sandsynlighed, der er for at eventuelle gode erfaringer fra udlandet uden videre kan overføres til Danmark.

I Dansk Kørelærer-Union, mener organisationens formand, René Arnt, at der er vigtigere at bruges mange flere ressourcer på at bearbejde de unge mentalt. "Vi har den opfattelse, at det ikke er mængdetræning, der er afgørende for de unge menneskers risiko i trafikken. Det er mere holdnings- og adfærdsbetonet", siger han. Han henviser især til en lille hård kerne af unge bilister, der kan være svære at nå ind til, og som kører uden sikkerhedssejler, med for høj fart og med spiritus eller stoffer i blodet. Netop disse unge bliver ladet helt i

stikken med dette forslag – eller som René Arnt udtrykker det: “ Deres mentale forståelse bliver ikke bedre af det her forslag, og det er jo dem, vi egentlig skal have fat i”.

Dette problem forstærkes af, at landets politibetjente samtidig er bekymrede for, om det i praksis vil være muligt at sikre sig, at de unge bag rattet er 17 år og at den ledsagende voksne opfylder kravene.

Det vil ifølge Politiforbundets formand, Claus Oxfeldt forudsætte, at der er resurser til at stoppe mange flere biler, end det sker i dag. (Kilde:

<http://www.dr.dk/nyheder/politik/koerelaererne-siger-nej-til-koerekort-til-17-aarige>)

Den formentlig meget lave risiko for en blive standset af politiet vil gøre det meget fristende at køre uden medfølgende bilist. Det er ikke svært at forestille sig det pres, der kan blive udfoldet overfor forældre, hvis der står en eller flere biler i hjemmet.

Uddybende bemærkninger vedrørende nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert

Lovforslaget indebærer, at en lille knallert, som lovligt kan føres med op til 30 kilometer i timen, tillades kørt af 15-årige, hvor grænsen i dag er 16 år. Man begrundet forslaget med øget mobilitet og sænket rejsetid.

Her begrundelse fra lovforslaget: “Det er regeringen ønske at forbedre de unges mobilitet. Det gælder navnlig for de unge mennesker, der bor uden for de større byer, hvor der ofte er længere afstand mellem eksempelvis hjemmet og den unges skole eller fritidsaktiviteter, og hvor den kollektive trafik er mindre koncentreret.”.

Trafikforsker Niels Agerholm, Aalborg Universitet advarede i juni 2015 til Ritzau mod ændringen, da Venstre under valgkampen foreslog en lavere aldersgrænse for knallertkørsel.

“Vi ved, at det gav en fantastisk nedsættelse af antallet af tilskadekomne og dræbte knallertkørere, da vi hævede aldersgrænsen fra 15 til 16 år, så det er noget bras rent trafikikkerhedsmæssigt”, siger forskeren. “Evnen til at forudse konsekvenser af ens handlinger udvikles ret sent (...) Man plejer at sige, at det er mellem 25 og 30 gange så farligt at køre på knallert som at køre i bil, og hvis man dertil lægger at førerne bliver yngre, så sker der virkelig noget med deres risiko i forhold til, hvis de bliver kørt af deres forældre”.

Han påpegede også, at “ unge chauffører har en tendens til at køre for hurtigt og for risikobetonet”.

Niels Agerholm stillede også spørgsmålstegn ved den mobilitetsgevinst, som Venstre vil opnå med forslaget: “De 15-årige har ikke et særlig stort mobilitetsbehov, så forslaget om at give dem knallertkørekort er helt absurd ...”.

Med venlig hilsen, på vegne af NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik

Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transport- og Bygningsministeriets brev af 24. februar 2016, J.nr. 2015-7393 vedr. høring om lovforslag om ændring af færdselsloven og har følgende bemærkninger.

Forbrugerrådet Tænk kan ikke støtte forslaget om at nedsætte aldersgrænsen fra 16 til 15 år på lille knallert, da det med stor sandsynlighed vil øge antallet af ulykker. Vi støttede allerede tilbage i 2012 Justitsministeriets forslag om at fastholde aldersgrænsen på 16 år, da dette var begrundet i væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn, og fastholder derfor vores synspunkt.

Set i lyset af de gode erfaringer fra andre europæiske lande med øget trafikikkerhed ved at indføre en ordning, hvor 17-årige kan erhverve kørekort til almindelig bil betinget af ledsaget kørsel indtil det fyldte 18. år, kan Forbrugerrådet Tænk støtte forslaget om at indføre en sådan forsøgsordning i Danmark. Forbrugerrådet Tænk finder det dog meget betænkeligt, at der ikke lægges op til en godkendelse af ledsageren, som det er tilfældet i bl.a. Tyskland. Netop når der er tale om at introducere en tidsbegrænset forsøgsordning, finder vi det vigtigt, at der også sker en godkendelse af ledsageren, så det ikke alene er op til politiet at kontrollere dette ved almindelig trafikkontrol. Umiddelbart har vi vanskeligt ved at se, at det skulle udgøre en stor administrativ byrde at godkende ledsageren efter de relativt få foreslåede krav (at ledsageren som minimum skal være 30 år gammel og have haft kørekort i minimum 10 år, samt at kørekortet i den tiårige periode ikke må have været betinget eller ubetinget frakendt), da alle disse informationer allerede er tilgængelige for myndighederne. Vi opfordrer derfor til, at der som minimum i forsøgsperioden anvendes godkendelse af ledsagere, og at man efter evalueringen tager stilling til, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at fjerne den.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Vicedirektør / Deputy Executive Director

Helen Amundsen
Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser

T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / taenk.dk

T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk
Danish Consumer Council

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Katrine Leth [<mailto:kal@TRM.dk>]

Sendt: 24. februar 2016 15:46

Til: 'Ministeriet for Børn- og Undervisning (uvm@uvm.dk '); Retten i Glostrup; samfund@advokatsamfundet.dk; info@autobranchendanmark.dk; brs@brs.dk; autig@autig.dk; transport@transport.dtu.dk; info@dbr.dk; info@dbfu.dk; Dansk Byggeri; info@danskerhverv.dk; Dansk Industri; dku@dku.dk; Dansk Metal; Dansk Transport og Logistik; mail@danskeadvokater.dk; karsten_hansen@c.dk; Danske Regioner; dommerforeningen@gmail.com; hoeringer@dommerfm.dk; Domstolsstyrelsen; contact@falck.com; forbrugerombudsmanden@kfst.dk; Forenede Danske Motorejere; dellgren81@gmail.com; jat@ankl.dk; fdl@fdl-vm.dk; Håndværksrådet; itd@itd.dk; Kommunernes Landsforening; ohnoo2@politi.dk; Landdistrikternes Fællesråd; carsten.abild@rsyd.dk; NOAH Trafik; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; direktionssekretariatet@politi.dk; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; Borgerhenvendelse; lgl@civil.aau.dk; post@cyklistforbundet.dk; Erhvervsstyrelsen; dmu@dmusport.dk; post@vestrelandsret.dk; post@oestrelandsret.dk; kobenhavn@domstol.dk; esbjerg@domstol.dk; helsingor@domstol.dk; herning@domstol.dk; hillerod@domstol.dk; hjorring@domstol.dk; holstebro@domstol.dk; horsens@domstol.dk; kolding@domstol.dk; lyngby@domstol.dk; nykobing@domstol.dk; naestved@domstol.dk; odense@domstol.dk; randers@domstol.dk; roskilde@domstol.dk; svendborg@domstol.dk; sonderborg@domstol.dk; viborg@domstol.dk; aalborg@domstol.dk; aarhus@domstol.dk; holbaek@domstol.dk; bornholm@domstol.dk; frederiksberg@domstol.dk; bolet@civil.aau.dk; dmi@bilimp.dk; dansk.standard@ds.dk; skovloekke@dmc-org.dk; thh@forsikringopension.dk; info@humanrights.dk; ptu@ptu.dk; admin@vkka.dk

Emne: Høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.) (Id nr.: 120216)

Se venligst vedhæftede.

Hørings svar vedr. lovforslag om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige mv.)

Forsikring & Pension finder overordnet, at initiativet er positivt og kan være med til at forbedre trafikikkerheden i Danmark. Vi har to bemærkninger, der bør tages højde for.

- **2.1.3.2.1 - 17 årige**

Det fremgår af lovforslaget, at en 17-årig, som kører uden ledsager, skal sanktioneres med bøde, udmålt efter samme principper som ved udmåling af bøder til en 17-årig, der kører uden at have erhvervet kørekort. En formildende omstændighed kan dog være, at den sigtede har gennemført et ikke uvæsentlig antal køretimer.

Forsikring & Pension finder, at det ville være fordelagtigt, såfremt det mere konkret præciseres, hvorledes en 17-årig, der kører uden ledsager, betragtes juridisk set. Vil det eksempelvis blive sidestillet med at køre uden kørekort? Dette kan have relevans for forsikringsdækningen.

- **Eventuel koordinering med SKAT**

Det bør afklares med SKAT og SKATs digitale motorregister (DMR), om der er behov for at justere valideringsreglerne i DMR. Såfremt dette er tilfældet, har det implikationer for hele værdikæden på motorområdet, og det skal sikres, at der er en periode på minimum 3 måneder til at implementere de relevante tilrettelser i relevante IT systemer.

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen

14.03.2016

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf. 41 91 91 91
Fax 41 91 91 92
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Jacob Nisgaard Larsen
Chefkonsulent
Dir. 41 91 91 43
jnl@forsikringogpension.dk

Vores ref. JNL
Sagsnr. GES-2010-00340
DokID 368771



AALBORG UNIVERSITET

Transport- og Bygningsministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Institut for Byggeri og Anlæg
Sektionen for Trafik og Veje
Trafikforskningsgruppen
Sofiendalsvej 11
9200 Aalborg SV

Sagsbehandler:
Lars Bolet
Telefon: 5118 4855
Email: bolet@civil.aau.dk

Dato: 11. marts 2015
Sagsnr.:

Høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven (J.nr. 2015-7393)

Transport- og Bygningsministeriet har den 24. februar 2016 udsendt høringsmateriale om udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.) Ministeriet anmoder om fremsendelse af bemærkninger senest 11. marts 2016.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet har gennemset det udsendte materiale. Gruppen har forskellige bemærkninger til lovudkastets to dele. De kommenteres derfor hver for sig.

Ad lovudkastets forsøgsordning med kørekort til 17-årige.

Trafikforskningsgruppen bemærker indledningsvis, at det er alment kendt, at unge trafikanter (gruppen fra 18 til 24 år) er involveret i uforholdsmæssigt mange færdselsuheld og udgør en særlig målgruppe i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. På den baggrund må man, netop med tanke på trafiksikkerheden, som udgangspunkt nære betænkelighed ved forslaget om at indføre en forsøgsordning med kørekort til 17-årige.

En del af den betænkelighed, som Trafikforskningsgruppen derfor *à priori* har på dette punkt, kan imidlertid imødegås af erfaringer, der er gjort i andre lande, som har indført mulighed for en trinvis erhvervelse af førerbevis til motorkøretøjer. Et litteraturstudium, udført i efteråret 2015 som en niende semesters opgave af en studerende ved Aalborg Universitets civilingeniøruddannelse i Veje og Trafik, sammenfatter erfaringer fra tilsvarende ordninger i blandt andet Sverige, Frankrig, Østrig, New Zealand, tyske Ländern, canadiske provinser samt delstater i Australien og i USA. Litteraturstudiet viser, at en trinvis erhvervelse af førerbevis synes at føre til et mindre antal færdselsuheld, hvor de pågældende førere er indblandet, sammenlignet med traditionel erhvervelse af kørekort.

Særligt interessante er evalueringer af ordninger, der ikke blot omfatter unge under 18 år, men også inddrager øvrige unge i aldersgruppen op til 24 år (eller mere). Her er der særdeles positive erfaringer med trinvis erhvervelse af førerbevis, således at det "fulde" kørekort først opnås efter ledsaget kørsel gennem en vis periode, nogle steder suppleret med andre begrænsninger af kørslen.

Vi kan supplerende oplyse, at litteraturstudiet efterfølgende er bearbejdet med henblik på publicering, og at der foreligger en artikel: Charlotte Tønning & Niels Agerholm: *Trafiksikkerhed og trinvis kørekort for unge*, som bringes i martsnummeret af tidsskriftet *Trafik og Veje*. Artiklen vedlægges; eventuelle opklarende spørgsmål kan stilles ved e-mail til forfatterne.

På baggrund af den viden, vi i dag har om emnet, skal vi i Trafikforskningsgruppen anbefale, at man overvejer at justere lovudkastet, så ordningen også kommer til at omfatte alle i aldersgruppen op til fx 24 år, subsidiært så denne aldersgruppe får tilbud om at kunne erhverve førerbevis gennem en trinvis ordning, der indebærer en betinget erhvervelse over en begrænset periode.



AALBORG UNIVERSITET

Vi skal bemærke, at aldersgruppen, som ordningen i så fald kommer til at omfatte, vil inkludere de grupper, der i dag er problembørn i uheldsstatistikken, og at dette forhold formentlig vil kunne bortvejre noget af den betænkelighed, man ellers kan have ved at sænke alderen for erhvervelse af et (betinget) førerbevis.

Vi kan anbefale, at man også overvejer, om den betingede erhvervelse af førerbevis eventuelt kan indebære, at man (uden ledsager) kan køre under andre restriktioner, fx med forbud mod natkørsel, begrænsning af antallet af passagerer, krav om en alkoholpromille på 0,0 mv.

Vi skal i samme forbindelse påpege, at også teknologiske værktøjer kan inddrages til at påvirke trafikadfærden i den periode, hvor førerbeviset er betinget. Trafikforskningsgruppen har i projektet *Spar På Farten* tidligere påvist, at Intelligent Farttilpasning, der løbende logger trafikanternes hastighedsovertrædelser, er et effektivt virkemiddel til at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes, og dermed at den vigtigste enkeltfaktor til ulykker blandt unge bilførere fjernes. Vi kan derfor anbefale, at ordningen kommer til at omfatte installation af loggende Intelligent Farttilpasning parallelt med ledsaget kørsel.

Vi skal endvidere tilføje, at ordningen under alle omstændigheder bør evalueres systematisk. I den forbindelse deltager vi gerne i en drøftelse med ministeriet af, hvordan en sådan evaluering kan tilrettelægges.

Ad lovudkastets nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.

Trafikforskningsgruppen må erkende, at gruppen ikke er i besiddelse af dagfrisk forskningsbaseret viden om den trafiksikkerhedsmæssige betydning, som en nedsættelse af aldersgrænset for kørekort til lille knallert måtte have.

Trafikforskningsgruppen kan derimod erindre om, at vi i Danmark fra 1971 til 1980, havde en aldersgrænse på 15 år for at færdes på cykel med hjælpemotor. Som rapporteret af Søren Underlien Jensen (2010): *Aldersgrænsen for knallertkørsel – og anden lovgivning i relation til knallertkørsel* (vedlagt) var erfaringerne dengang ikke gode. Det førte til, at aldersgrænsen blev sat op til 16 år.

Vi har ingen viden, der antyder, at dagens 15-16-årige vil færdes mere trafiksikkert på knallert end tilfældet var, da man sidst havde gennemført en nedsættelse af aldersgrænsen.

Med den viden – eller mangel på samme – finder vi, at det eneste ansvarlige råd, vi på dette punkt kan give, er at fraråde at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert mv.

Vi skal tilføje, at en aldersnedsættelse, hvis den alligevel gennemføres, naturligvis bør evalueres systematisk. Også i denne forbindelse deltager vi gerne i en drøftelse af, hvordan en evaluering kan tilrettelægges.

Med venlig hilsen

Lars Bolet

Forfattere:

Charlotte Tønning
Sektionen for Trafik og Veje
Aalborg Universitet
ctanni11@student.aau.dk

Niels Agerholm
Sektionen for Trafik og Veje
Aalborg Universitet
na@civil.aau.dk

Trafiksikkerhed og trinvist kørekort for unge

Underrubrik:

Mange lande har efterhånden indført trinvist kørekort til unge bilister. Generelt forbedrer et trinvist kørekort trafiksikkerheden, selvom de unge får lov til at køre bil tidligere.

Indledning

I Danmark er hver tredje fører af et motorkøretøj, der er involveret i en ulykke, mellem 18 og 24 år, trods de unge kun udgør omkring 10 % af befolkningen. Det skyldes ofte manglende erfaring og overvurdering af egne kørefærdigheder. Desuden tager unge flere chancer i trafikken og har svært ved aflæsning af den trafikale situation (1). Der er dog også individuelle og sociale faktorer, der påvirker kørselsadfærden, såsom alder, køn, gruppenormer og livsstil. F.eks. har unge mænd en langt højere ulykkesrisiko end kvinder i samme aldersgruppe. Desuden bliver bilen brugt til andet end til at dække transportbehovet. Unge bruger f.eks. bilen til synlighed, status og kontrol, der alle relaterer sig til enten at føre sig frem eller til risikobetonet kørsel (2, 3). Erfaringen er også, at risikoen aftager med erfaringen som chauffør (4).

Den nuværende kørekortsuddannelse til bil (kategori b) i Danmark foregår normalt på en køreskole, hvor der gives teoretisk og praktisk undervisning, nattekørsel, øvelse på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg. Qua de unge trafikanters markante overrepræsentation i ulykkesstatistikken kan det diskuteres, om den nuværende kørekortsuddannelse giver de unge tilstrækkelig erfaring, inden de opnår deres kørekort. Færdselssikkerhedskommissionen mener, at en modernisering af kørekortsuddannelsen er nødvendig. F.eks. kunne det være ved implementering af et trinvist kørekort. Det er dog relevant, at erfaringer og effekterne fra andre landes trinvis kørekort indsamles for at sikre et dokumenteret beslutningsgrundlag om eventuel indførelse af trinvist kørekort i Danmark. (6,7,8)

Den nuværende V-regering har fremsat et forslag om vedtagelse af et trinvist kørekort til bil for 17-årige med inspiration i den tyske model for trinvist kørekort. Forslaget blev i første omgang fremsat, da den blå Blok var i opposition.

Problemformulering

På ovenstående baggrund gennemførtes derfor et litteraturstudie som studenterprojekt, der har følgende spørgsmål som problemformulering:

Hvilke tiltag er anvendt ifm. trinvis kørekort i de undersøgte lande?

Hvilke trafikikkerhedsmæssige effekt af indførelse af trinvist kørekort kan der identificeres?

Faktaboks 1:

En trinvis kørekortsuddannelse er, som navnet antyder, erhvervelse af kørekort i trin. Det er forskelligt, hvor mange trin forskellige lande har. Disse trin kan være privatøvelseskørsel med erfaren ledsager eller solokørsel med begrænsninger og betingelser. Definitionen af en erfaren ledsager er forskellig fra land til land. Begrænsninger kan f.eks. være forbud mod kørsel lørdag nat eller maksimalt to unge i bilen på visse tidspunkter. Formålet med et trinvist kørekort er at begrænse kørsel under risikofyldte forhold, samt at give unge køreerfaring inden de erhverver et fuldgældigt kørekort.

Litteraturstudiet

Tendens med en overrepræsentation af unge involveret i trafikulykker er et globalt problem. Derfor er der foretaget en lang række tiltag i ind- og udland. Bl.a. har flere lande implementeret en delvis eller fuld trinvis kørekortsuddannelse. En af udfordringer i forhold til et trinvist kørekort er at finde tiltag, der effektivt begrænser ulykkesrisikoen, specielt i den periode, hvor den unge kører alene. I alle undersøgte lande har unge valgfrihed mellem at erhverve kørekort på traditionel vis eller gennem en trinvis model (4, 9). De trinvis kørekort, der er indført i en række lande, er opbygget efter samme grundprincip, men med forskellige aldersbegrænsninger, antal trin, restriktioner m.m.

I Sverige har det siden 1993 været muligt at erhverve kørekort som 16-årig. Den unge skal i det første trin igennem et uddannelsesforløb i en køreskole eller med en ledsager. I Sverige skal ledsageren have haft sit kørekort i mindst 5 år uden forseelser og være mindst 25 år. På andet trin kan den unge indlede privat øvelseskørsel med ledsager. Effekterne af den svenske model, set i

forhold til det traditionelle kørekort, er der en reduktion i ulykkesrisikoen på 40 % for de unge, der starter som 16-årige, og 24 % for de unge, der starter som 17½-årige. Den svenske model gav en generel reduktion i ulykkesrisikoen for uerfarne bilister på 15 %. (10)

I Niedersachsen blev trinvist kørekort indført i 2004, hvorefter de øvrige tyske delstater indførte samme model. Den gjorde det muligt, at starte køreundervisning hos en kørelærer fra den unge er 16½ år. Den unge kan som 17-årig bestå sin køreprøve og erhverve sig et midlertidigt kørekort, hvor en erfaren ledsager på mindst 30 år og med mindst 5 års kørsels erfaring skal ledsage den unge, indtil det 18. år. Det anbefales, at den unge kører 3-5.000 km med ledsager, og begge parter opfordres til deltagelse i et introduktionsseminar. Den unge erhverver fuldgældigt kørekort som 18-årig. Unge, der har taget trinvist kørekort, er i forhold til unge med traditionelt kørekort 22 % mindre impliceret i ulykker og har 20 % færre trafikforseelser. (11)

I Frankrig kan unge indlede deres trinvis kørekort som 16-årige. Første trin er teoretisk og praktisk træning i mindst 20 timer på en køreskole. Herefter skal en teoriprøve bestås, og kørelæreren skal erklære, at den unge har tilstrækkelige køreegenskaber, før privat øvelseskørsel kan indledes. Den unge skal under privat øvelseskørsel køre mindst 3.000 km med en erfaren ledsager på mindst 28 år. Den unge skal desuden have to feedback-møder á tre timers varighed med en kørelærer. Den franske model har ikke haft en klar dokumenteret effekt. (8)

I Østrig blev det trinvis kørekort udviklet over to omgange. Første fase var fra 1999, og anden fase fra 2003. Første fase gjorde det muligt at indlede køreuddannelsen som 16-årig. Den består af 26 teoritimer og 12 praktiske timer, hvorefter privat øvelseskørsel kan påbegyndes. Det er et krav i privat øvelseskørsel, at den unge kører mindst 3.000 km med ledsager, hvorefter der skal tages en supplerende uddannelse. Derpå erhverves kørekortet, hvilket kan ske som 17-årig. Effekten af første fase var en ulykkesreduktion for 17-19-årige på 15 %. Anden fase er en supplerende uddannelse efter erhvervelse af kørekort, som den unge skal igennem inden for det første år. Anden fase består af feedbacktimer med kørelærere, køreteknisk træning og psykologiske gruppediskussioner. Effekten af anden fase var en reduktion i ulykkesinvolveringen de første tre år på omtrent 30 %, en reduktion i eneulykker på 34 %, samt signifikant nedsat risiko for nybegyndere, herunder specielt unge mandlige bilister. (12)

I New Zealand blev et tretrinns kørekort introduceret i 1987 gældende for alle nye førere på 15-24 år. Første trin er en skriftlig og mundtlig teoriprøve samt en synstest. På det trin skal den unge altid køre med en ledsager på mindst 20 år, som har haft kørekort i mindst to år. Den unge skulle desuden altid ved kørsel have en alkoholpromille under 0,3. Første trin varer seks mdr., men kan reduceres til tre mdr. ved at gennemføre et kørekursus. Andet trin er med restriktioner, og for at komme til dette trin skal en køreprøve bestås. Restriktionerne er ingen kørsel mellem kl. 22 og 5, samt ingen passagerer under 20 år. Restriktionerne kan fraviges, hvis en ledsager er med. Andet trin varer 18 mdr., men kan halveres ved at gennemføre et defensivt eller et avanceret kørekursus. Forskellen mellem et defensivt og et avanceret kørekursus er, at et avanceret kørekursus er på et

højere niveau og dermed sværere. Efter andet trin opnås et fuldt kørekort. I 1999 blev det besluttet, at det trinvis kørekort skulle gælde for alle og ikke kun de 15-24-årige. Desuden blev der ændret i de eksisterende trin, og aldersbegrænsningen for ledsageren blev fjernet.

Ændringerne i første trin er, at der ikke længere gives en reduktion i varighed, samt at et L-skilt skal være synligt på bilen. På andet trin ændredes længden til 18 mdr. for 15-24-årige og seks mdr. for dem over 24 år. I dette trin kan der gives en reduktion, hvor de 15-24-årige kan reducere de 18 mdr. til 12 mdr. ved at gennemføre et defensivt kørekursus. For fører over 24 år kan de seks mdr. reduceres til tre mdr. ved at gennemføre et avanceret kørekursus. For at kunne erhverve fuldgældigt kørekort efter andet trin skal en ny køreprøve bestås, hvorimod det tidligere blot var nødvendigt at gennemføre andet trin. Fra 1987 til 1999 er antallet af alvorlige ulykker med unge i alderen 15-24 år næsten halveret, hvilket formodes, at skyldes natteforbuddet og forbuddet mod at køre med jævnaldrende. Ændringen i 1999 omfattede også tiltag gældende for andre kørekortstyper. Derfor er det umuligt at isolere effekten af ændringerne i det trinvis kørekort. De øvrige tiltag er eksempelvis indførelse af hårdere straffe for spirituskørsel (13, 14).

I USA har 37 stater vedtaget et tretrinns kørekort og 47 stater har implementeret en eller flere elementer af et trinvis kørekort. Her redegøres kun for de stater, der har et tretrinns kørekort, og hvor effektstudier er tilgængelige: Florida, Michigan, North Carolina, Louisiana, Californien, Ohio og Pennsylvania (15). Det trinvis kørekort kan indledes fra 14 år og ni mdr. til 16 år. Det indledes med et begyndertrin, hvor den unge skal køre med ledsager. I fem af de seks stater skal den unge køre med ledsager i mindst 50 timer, hvoraf 10 timer skal foregå om natten i fire af staterne. Dette trin varer seks mdr. for fire stater og 12 mdr. for de øvrige. Før andet trin kan indledes, skal den unge være fyldt 16 år på nær i Pennsylvania, hvor kravet er 16,5 år. På andet trin må den unge køre solokørsel med restriktioner. Disse er forbud mod nattekørsel og begrænsninger af kørsel med unge passagerer. Forbuddet mod nattekørsel gælder for alle stater men med varierende start- og slutklokkeslæt. Restriktionen med unge passagerer er kun gældende i North Carolina og Californien. I North Carolina må den unge kun køre med én passager, medmindre det er familiemedlemmer. I Californien er der krav til kørsel med ledsager de første seks mdr., hvis der er passagerer under 20 år. Herefter er det i de næste seks mdr. kun nødvendigt at køre med en ledsager på mindst 25 år ved kørsel med unge passagerer om natten. Andet trin varer seks til 12 mdr. Efter andet trin er det muligt at opnå et fuldgældigt kørekort. Effekterne af de seks staters trinvis kørekort har været en reduktion i forskellige typer af ulykker med forskellige aldre og på forskellige tidspunkter af døgnet. Den samlede reduktion i antal ulykker var mellem 9 til 25 %. (15)

Siden 1994 har hele Canada på nær Nunavut Territoriet haft flere versioner af trinvis kørekort. Der er forskelle mellem implementeringen i de forskellige dele af Canada. De vigtigste tiltag følger herefter. Otte af 10 provinser og to territorier har to trin i deres trinvis kørekort; et begynder- og et mellemtrin (16). Alderen for den unge kan påbegynde sit kørekort er 14 år i Alberta og 16 år i de øvrige provinser. Før den unge kan indlede første trin, er det et krav, at en teoriprøve bestås, samt at den unge under 18 eller 19 år har sine forældres samtykke. I første trin skal den unge ledsages

under kørsel. I nogle områder skal ledsageren både være en bestemt alder og have haft kørekort i et bestemt antal år. I Yukon stilles der krav om 50 timers kørsel med ledsager, mens der ikke stilles tilsvarende krav i andre områder. I første trin skal den unge desuden i otte af de 10 provinser gennemføre kørekurser og interviews, der har til formål at forbedre køreegenskaberne. I det trin er tre restriktioner gældende for mere end to provinser eller territorier: Forbud mod kørsel med en alkoholpromille over nul; forbud mod nattekørsel, samt passagererbegrænsning i forhold til antallet af sikkerhedsseler, kun ledsageren eller ledsageren og familiemedlemmer. Desuden er der i Ontario forbud mod kørsel på bestemte motorveje. Nybegyndere i to provinser og ét territorium skal på dette trin have et L-skilt synligt på bilen ved kørsel. Første trin varer seks til 12 mdr. Længden kan reduceres, hvis tages et kørekursus. I fire provinser er minimumsalderen fra 16 år til 16 år og ni mdr. i British Columbia, før trinnet kan afsluttes. (17)

Før den unge kan fortsætte til andet trin skal en praktisk prøve bestås. På det trin må den unge køre alene, men med restriktioner. Disse, gældende for mere end to provinser eller territorier, er; forbud mod kørsel med en alkoholpromille over nul, forbud mod nattekørsel, samt passagerbegrænsning i forhold til antallet af sikkerhedsseler, kun et bestemt antal passagerer i en bestemt alder eller et bestemt antal passagerer på bestemte tidspunkter. I nogle områder kan passagerbegrænsningen undgås, hvis en erfaren ledsager er med. På det trin skal de unge i British Columbia have et N-skilt synligt på bilen ved kørsel. I otte provinser skal den unge endvidere gennemføre kurser i defensiv kørsel og interviews, der skal forbedre den unges køreegenskaber. Andet trin varer 12-24 mdr., og afsluttes i tre provinser med en avanceret praktisk prøve og i Nova Scotia med en teoretisk prøve. I de øvrige områder er der ingen afsluttende prøve. (17)

I Ontario og Nova Scotia blev et trinvist kørekort indført i 1994. I Ontario betød det et fald ulykkestallet pr. ny fører på 31 % fra 1993-1995. Forbuddet mod kørsel med alkohol i blodet gav en ulykkesreduktion på 27 %, og natteforbuddet en ulykkesreduktion på 62 %. Desuden gav begrænsningen af kørsel på motorvej en reduktion i ulykker på 61 % (17). I Nova Scotia medførte det et fald i ulykkestallet blandt 16-årige på 24 %. Antallet af ulykker med nye førere faldt med 19 % fra 1993-1996. Senere evalueringer bekræftede effekten, og det viste sig, at ulykkesreduktionen er størst i første trin (17). I 1997 blev Quebecs trinvise kørekort indført. Effekterne af deres trinvise kørekort var et fald på 5 % i trafikdræbte og 14 % i skader (18). British Columbia indførte deres trinvise kørekort i 1998. Effekten af deres trinvise kørekort var en reduktion på 16-17 % i det samlede antal ulykker. Undersøgelsen af effekterne ved restriktionerne viste ingen forskel på nær ved alkoholforbuddet, der gav en højere forekomst af ulykker. (19)

Der er indført trinvist kørekort i hele Australien. De trinvise kørekort har to trin, nybegyndertrin og mellemtrin. I Western Australia er begyndertrinnet todelt, og i New South Wales er mellemtrinnet todelt (17, 20). Første trin kan indledes i en alder fra 15 år og ni mdr. i Australian Capital Territory til 16,5 år i Queensland. Før første trin, skal en synstest og en teoretisk prøve bestås i fem stater og begge territorier. På første trin skal den unge køre med ledsager. Fire stater har et

minimumskrav til antallet af timer med ledsager. Minimumskravet varierer fra 50 timer i New South Wales og Tasmanien til 120 timer i Victoria. (17, 20)

Ud over kørsel med ledsager er der tre restriktioner på første trin. Det er forbud mod kørsel med en alkoholpromille over 0,2 i tre stater og 0,0 i de øvrige, hastighedsbegrænsning i fire stater og et territorium, samt forbud mod kørsel med anhænger i fire stater. Endvidere har Western Australia et forbud mod kørsel på motorveje. I fem stater og begge territorier skal den unge i første trin køre med et L-skilt på bilen. Minimumslængden af første trin er fra seks mdr. i tre stater og begge territorier til 12 mdr. i to stater. Andet trin kan påbegyndes fra den unge er fyldt 16 år og seks mdr. i Northern Territory og South Australia til 18 år i Victoria. Før andet trin, skal en praktisk prøve bestå i fem stater og begge territorier, mens en teoretisk prøve og en prøve i opfattelse af fare skal bestå i én stat. På det trin må den unge køre solokørsel med restriktioner.

Restriktionerne er forbud mod kørsel med en alkoholpromille som for trin 1, hastighedsbegrænsning gældende i fire stater og et territorium, forbud mod kørsel med anhænger gældende i tre stater, natteforbud gældende i Western Australia, samt passagerbegrænsning i Victoria. I fem stater og begge territorier skal den unge køre med et P-skilt på bilen.

Minimumslængden af mellemtrinnet er fra 1 år i Northern Territory til 3 år i fire stater og et territorium. (17, 20)

Der er kun lavet effektstudier af Victoria og Queenslands trinvis kørekort, samt forbuddet mod nattekørsel i Western Australia. De tre effektstudier viste alle en reduktion i antallet af ulykker med nye unge bilister. I Victoria og Queensland blev en ændring i det trinvis kørekort introduceret i 2007. I Victoria gav det en reduktion i ulykkesrisiko og antal alvorlige ulykker for de 18-20-årige på henholdsvis 23 % og 31 % i det første år efter erhvervelse af kørekort. Studiet viste desuden et fald i ulykkesrisikoen og antal alvorlige ulykker på henholdsvis 57 % og 58 % ved kørsel med mere end en passagerer i det første år efter opnået kørekort. I Queensland gav det en ulykkesreduktion med nye førere på 30 %. Endvidere gav det 13 % færre dødsulykker og alvorlige personskader samt en reduktion i det samlede antal ulykker på 4 %. Desuden trådte et forbud mod nattekørsel i kraft i Western Australia i 2008. Det medførte en reduktion i antallet af personskadeulykker med nye førere i alderen 17-19 år på 58 %. For dem fra 20 år og opefter, hvor de fleste har et fulgyldigt kørekort, blev der ikke fundet nogen ændring. (20)

Sammenfatning

Der er indført trinvis kørekort i en lang række lande i de sidste 30 år. Hvor det er undersøgt, blev der generelt fundet en positiv trafiksikkerhedseffekt.

Et af kravene på det trinvis kørekorts første trin er kørsel med en erfaren bilist som ledsager. Både omfanget af denne kørsel og kravene til ledsageren er forskellige. Desuden er det ikke i alle tilfælde et krav, hvor meget der køres med en erfaren ledsager. Kravet ligger fra 50-120 timer eller

3-5.000 km. Alderskravet til ledsageren er mellem 20 og 30 år. Den laveste alder, en ung må have, når et trinvist kørekort påbegyndes er 14 år til omkring 16 år, afhængig af land.

Andet trin, der har en varighed på mellem tre mdr. og tre år er typisk kørsel uden ledsager men med en række begrænsninger i kørslen. De mest almindelige er begrænsninger i tidspunkter for kørslen, ingen eller næsten ingen alkoholpromille ifm. kørsel, samt begrænsninger på passagerantal, deres alder og hvilken relation den unge har til dem. Endvidere er der enkelte steder udvalgte motorveje, der ikke må anvendes ligesom nogle unge er underlagt en lavere maksimal hastighed end de øvrige trafikanter.

Den positive sikkerhedseffekt er opgjort på forskellig vis og ligger på mellem 5 og 13 % for omkomne og op til 62 % for det samlede ulykkesantal, men dette tal varierer kraftigt mellem de forskellige undersøgelser. Desuden blev der konstateret en reduktion i antallet af trafikforseelser på omkring 20 %, hvor det blev målt.

Der kan ikke identificeres enkelttiltag, der forbedrer sikkerheden mere end andre. Dog ser det ud til, at der kan opnås en større positiv trafiksikkerhedseffekt, jo tidligere det trinvis kørekort tilbydes til unge. Desuden er der en høj positiv effekt fra forbud mod kørsel om natten, nultolerance omkring alkoholpåvirkning og begrænsninger i passagersammensætningen.

Litteratur

1. Møller, M. "Trafikal adfærd hos unge bilister". Trafikdage. ss. 569-578, 2000.
2. Møller, M. "Kørestil og kammerater". Dansk Vejtidskrift. ss. 40-41, 2004.
3. Rådet for Sikker Trafik, "Unge trafikanter i trafikken" 2015. Online. Tilgængelig: <http://www.sikkertrafik.dk/Raad-og-viden/I-bil/Unge-trafikanter.aspx>. [Besøgt: 17-Sep-2015].
4. Høye, A. Elvik, R., Sørensen, M. W. J., Vaa, T. "Trafikksikkerhetshåndboken". Transportøkonomisk institutt. 2012.
5. Færdselssikkerhedskommissionen, "Hver ulykke er én for meget". ss. 1-99, 2013.
6. Rigspolitiet, "Lærervejledning om køreuddannelsen til kategori b". 2014.
7. Rådet for Sikker Trafik, "Kørekort på prøve". 2015. [Online]. Tilgængelig: <https://www.sikkertrafik.dk/Raad-og-viden/I-bil/Koerekort-og-koereproeve/Koerekort-paa-proeve.aspx>. [Besøgt: 17-Sep-2015].
8. Sølund, J. "Høringssvar - Privat øvelseskørsel 17 årige". 2014.

9. Sagberg, F., Bjørnskau, T. "Gradert førerkort fra 17 eller 17 ½ år". Transportøkonomisk institutt. ss. 1-27. 2012.
10. Gregersen, N. P., Berg, H. Y., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A., Rimmö, P. A. "Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects.". *Accid. Anal. Prev.* vol. 32, nr. 1, ss. 25-35, 2000.
11. Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J. "Summative evaluation of accompanied driving from age 17". *Berichte Der Bundesanstalt Fuer Strassenwesen. Unterreihe Mensch Und Sicherheit.* Nr. 218b, ss. 1-122, 2013.
12. Machata, K. "Measures for young drivers in Austria". ETSC PIN Talk Budapest. 2011.
13. Begg D., Stephenson, S. "Graduated driver licensing: The New Zealand experience". *J. Safety Res.* vol. 34, nr. 1, ss. 99-105, 2003.
14. Cieca, "Graduated Driver Licensing: Victoria, Australia and elsewhere in the English-speaking world (New Zealand, Canada and the USA) Graduated Licensing changes in Victoria, Australia". 2007.
15. Shope, J. T., Molnar, L. J. "Graduated driver licensing evaluation results from early programs in the United States.". *Annu. Proc. Assoc. Adv. Automot. Med.* vol. 47, ss. 536-538, 2003.
16. Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Singhal, D. "Best practices for graduated driver licensing in Canada". Traffic Injury Research Foundation. 2005.
17. Mayhew, D., Simpson, H., Groseilliers, M. Des, Williams, A. "Impact of the Graduated Driver Licensing Program in Nova Scotia". *Traffic Injury Prevention.* vol. 2 nr. 3, ss. 179-192. 2001.
18. Bouchard, J., et al. "The Québec Graduated Licensing System for Novice Drivers: A Two-Year Evaluation of the 1997 Reform". 1997.
19. Wiggins, S. "Graduated Licensing Program Interim Evaluation Report - Year 3". Victoria, British Columbia: Insurance Corporation of British Columbia. ss. 1-182. 2004.
20. New South Wales Transport. "Australian graduated licensing scheme". NSW Centre for Road Safety, Transport for NSW. 2014.



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

København, den 11. marts 2016

Høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven / j.nr. 2015-7393

LU sender hermed sine bemærkninger til den del af ovennævnte lovforslag, der vedrører nedsættelse af aldersgrænsen fra 16 til 15 år for kørekort til lille knallert.

De kommunale ungdomsskoler varetager hovedparten af knallertundervisningen i Danmark, jf. § 3, stk. 2, nr. 1) i lov om ungdomsskoler. Ungdomsskolerne har således stor erfaring med såvel målgruppen af unge som undervisningen.

LU er enig i, at tiltagene i lov nr. 479 af 23. maj 2011 har betydet en forbedring af færdselssikkerheden for unge knallertførere.

LU er dog ikke enig i, at en forbedret knallertuddannelse mv. ændrer ved den modenhed en gennemsnitlig 15 årig er i besiddelse af i relation til at magte et motoriseret køretøj og/eller overskue trafikale forhold og risici.

LU er bekymret for, at man ved en nedsættelse af aldersgrænsen på ny vil opleve en væsentlig stigning af både personskader og materielle skader i lighed med sidste gang, at aldersgrænsen var 15 år. I de mellemliggende år må det i øvrigt formodes, at trafikmængden er steget betydeligt, selv om den generelle færdselssikkerhed givetvis også er øget.

LU bakker fuldt ud op omkring ønsket om at øge de unges mobilitet, herunder i særdeleshed uden for de større byer. Det er foreningens opfattelse, at den manglende mobilitet uden for de større byer i væsentlig grad kan tilskrives besparelser i den kollektive trafik og andre transporttilbud til de unge. LU mener ikke, at ønsket om øget mobilitet skal ske på bekostning af de unges trafikikkerhed.

LU anbefaler, at aldersgrænsen på 16 år fastholdes for kørekort til lille knallert.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bo M. Dyregaard', is written over the typed name.

Bo M. Dyregaard
Sekretariatschef

Transport- og Bygningsministeriet
færdselskontoret@trm.dk
swl@trm.dk

Deres J. nr.: 2015-7393

Høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven (knallertkørekort til 15-årige)

Fastholdelse af aldersgrænsen på 16 år

Ungdomsskoleforeningen anbefaler stadig – som i.f.m. med omlægningerne i 2013 - en fastholdelse af den gældende aldersgrænse for erhvervelse af et knallertkørekort til lille knallert ved 16 år. I januar 2013 gennemførtes en række stramninger omkring erhvervelse af knallertkørekort med henblik på at øge trafiksikkerheden. Det lykkedes, og vi synes det vil være risikabelt at sætte den opnåede nedgang i knallertulykker og – dødsfald på spil.

Internationale erfaringer og erfaringer fra dengang aldersgrænsen i Danmark var 15 år skræmmer, og kravene til knallertkørere i trafikken er ikke mindsket siden da, grundet tættere trafik samt større og tungere knallerter. Aldersgrænsen kommer jo ikke kun til at gælde i landzoner, hvor intentionen er at øge unges mobilitet, men også i tæt trafikerede byområder.

Kort tid mellem undervisningens afslutning og retten til at køre

Skulle man vælge alligevel at gå videre med en nedsættelse af aldersgrænsen, vil vi opfordre til at mindske den periode, hvori den unge kan påbegynde knallertundervisningen før erhvervelse. Som det er i dag, kan en ung begynde at følge knallertundervisningen i ungdomsskolen et halvt år før det fyldte 16 år. I den mellemliggende periode kan rigtig meget læring gå tabt i en teenagehjerne, en problemstilling der kun skærpes, hvis man som 14 årig skal tage knallertkørekort. Vi vil i så tilfælde foreslå et starttidspunkt for at følge undervisningen på 2 - 3 måneder før det fyldte 15 år.

Kapacitetsudfordringer

Skærperne i 2013 betød en nedgang i antallet af erhvervede knallertkørekort på 39 % på landplan iflg. den seneste undersøgelse. Tallet dækker over store kommunale udsving. Ungdomsskolerne har efterfølgende gennemgået en kapacitetstilpasning. Dette kombineret med det forhold, at en stor andel af underviserne på området er travlt optagne politibetjente* med fuldtidsjob andetsteds, forudser vi flaskehalse i nogle kommuner, hvis man på et og samme år i 2017 skal undervise og eksaminere to ungdomsårgange. Det må man fra myndighedernes side udvise forståelse for. Vi tror ikke på, at der er mange, der vil betale for at tage den lovbestemte knallertlæreruddannelse, blot fordi der er øget efterspørgsel i år.

*45 % af kursisterne på det lovbestemte kursus for knallertunderviserer i perioden 2013-15 havde en baggrund i politiet.

Venlig hilsen

Ejnar Bo Pedersen
Sekretariatschef

f./:

Søren Hanmann Larsen

Konsulent

Ungdomsskoleforeningen

Rugårdsvej 9 B

5000 Odense C

Tlf.: 66 149 149

direkte: 6547 2191

e-mail: shl@ungdomsskoleforeningen.dk

