



JUSTITS MINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-801-0027
Dok.: MDT40884

Kommenteret høringsoversigt vedrørende revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven (Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.)

I. Høringen

Et revideret udkast til lovforslag blev den 27. juli 2010 sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Advokater, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, KL (Kommunernes Landsforening), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, MC-Touring Club Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Roskilde, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Ungdomsringen og Veteran Knallertklubben Aktiv.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Danmarks Knallert Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Cykelhandlere, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forsikring & Pension, Institut for Menneskerettigheder, KL (Kommunernes Landsforening), Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Landsforeningen "Landsbyerne i Danmark", MC Touring Club, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Politiforbundet, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og US-centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter).

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med kursiv.

II. Høringssvarene

1. Generelle bemærkninger

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forsikring & Pension, Institut for Menneskerettigheder og Præsidenten for Østre Landsret har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Forbrugerrådet har anført, at rådet af ressourcemæssige årsager ikke har haft mulighed for at forholde sig til lovforslaget.

Politiforbundet har ikke bemærkninger til lovforslaget som sådant, men finder forslaget, set i et færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv, for rimeligt og relevant.

2. Definitionen af lille knallert

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen har i et fælles høringssvar foreslået, at den maksimale hastighed for lille knallert nedsættes fra (i dag) højst 30 km i timen til højst 25 km i timen. Der skal dog samtidig indføres en overgangsordning for den eksisterende knallertbestand, så disse fortsat er lovlige.

Dansk Cyklist Forbund beklager, at der i det foreliggende udkast til lovforslag lægges op til at fastholde den maksimale hastighed for lille knallert på 30 km i timen i modsætning til det oprindelige udkast til lovforslag, hvor man lagde op til at ændre den maksimale hastighed til 25 km i timen.

Forenede Danske Motorejere (FDM) har henvist til deres høringssvar af 6. februar 2009 afgivet i forbindelse med høringen over et tidligere udkast til lovforslag, hvori FDM tilslutter sig, at definitionen af lille knallert ændres, således at lille knallert fremover højst må kunne køre 25 km i timen.

DTU Transport støtter den foreslåede opdeling af knallerter og finder det positivt, at der dermed indføres kørekort til lille knallert.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Rådet for Sikker Trafik og US-centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter) støtter ligeledes en fastholdelse af den nuværende definition af lille knallert. US-centret henviser til, at den gældende definition af lille knallert er indarbejdet i trafikulturen, og at en lavere hastighedsgrænse (på 25 km i timen) vil gøre det uattraktivt at køre på lille knallert.

Justitsministeriet skal bemærke, at et tidligere udkast til lovforslag, som blev sendt i høring 19. januar 2009, lagde op til at ændre færdselslovens definition af lille knallert, således at den maksimale hastighed for lille knallert blev nedsat fra 30 til 25 km i timen. Dette blev foreslået på baggrund af anbefalingerne fra den arbejdsgruppe under Rigspolitiet, som har haft til opgave at revidere knallertområdet i lyset af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og tredje kørekortdirektiv. Sigtet med forslaget var at bringe de små knallerter uden for tredje kørekortdirektivs anvendelsesområde. Ændringen af den maksimale hastighed for lille knallert er efterfølgende taget ud af lovforslaget bl.a. på baggrund af et høringssvar af 9. februar 2009 fra Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen. I høringssvaret fra 2009 fraråder man på det kraftigste en sådan ændring af hensyn til mobiliteten for de unge og voksne, der er afhængige af en lille knallert. Endvidere anfører man, at ændringen vil betyde et stort værditab for ejere af en lille knallert, ligesom ændringen vil medføre et stort økonomisk tab for branchen. Kopi af høringssvaret af 9. februar 2009 vedlægges. Justitsministeriet har i øvrigt efter nærmere overvejelser fundet, at der ikke er afgørende færdselsmæssige hensyn, der taler for at ændre den

nuværende definition af lille knallert, som desuden er fast indarbejdet i såvel færdselsreglerne som den danske trafikultur. Der henvises i øvrigt til punkt 2.4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

3. Forbedring af knallertuddannelsen for unge under 18 år

Dansk Cyklist Forbund finder det positivt, at man vil højne kvaliteten af køreuddannelsen for unge knallertførere, men forbundet har ikke tiltro til, at dette vil have nogen effekt på de unges adfærd i trafikken.

Dansk Kørelærere-Union anfører, at indførelse af kørekort til kategori AM i stedet for knallertbevis samtidig bør indebære, at undervisningen af de unge fremover skal varetages af godkendte kørelærere og ikke af ungdomsskolerne. Unionen finder endvidere, at prøveafleggelsen skal varetages af politiet og ikke af ungdomsskolerne.

DTU Transport, Forenede Danske Motorejere (FDM), KL (Kommunernes Landsforening), Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Rådet for Sikker Trafik og US-Centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter) kan tilslutte sig de foreslåede forbedringer af køreuddannelsen og indførelsen af en egentlig køreprøve. FDM og Rådet for Sikker Trafik bemærker, at man finder det rigtigt, at undervisningen fortsat skal foregå i ungdomsskolernes regi, da disse har de nødvendige pædagogiske kvalifikationer. US-Centret bemærker, at man gerne ser, at ungdomsskolelærere, der allerede har gennemgået et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning, og færdselsbetjente, som i dag fungerer som ungdomsskolelærere, også fremover skal kunne undervise på den nye knallertuddannelse. Da lovforslaget lægger op til, at det gøres til et obligatorisk krav, at underviserne skal have gennemført grundkurset for lærere i obligatorisk knallertundervisning, vil der i forbindelse med indførelsen af den forbedrede knallertuddannelse kunne være behov for en overgangsordning, så der ikke opstår flaskehalse i ungdomsskolernes knallertundervisning på grund af mangel på kvalificerede lærere. Det findes derfor hensigtsmæssigt, at reglerne først træder i kraft i januar 2013.

Justitsministeriet skal bemærke, at ministeriet er enig i arbejdsgruppens anbefaling om, at det fortsat bør være ungdomsskolerne, der forestår knallertundervisningen for personer under 18 år, der ønsker kørekort til lille knallert, idet ungdomsskolerne har den fornødne pædagogiske erfaring i at håndtere denne aldersgruppe. Ministeriet er endvidere enig med arbejdsgruppen i, at det tillige bør være ungdomsskolerne, der står for

afholdelsen af teoriprøve og praktisk køreprøve til lille knallert for unge under 18 år, der som noget nyt foreslås indført med dette lovforslag. Justitsministeriet kan endvidere tilslutte sig arbejdsgruppens anbefaling om, at underviserne fremover som et obligatorisk krav skal have gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Justitsministeriet er opmærksom på, at der, som anført af US-Centret, er behov for en rimelig periode til at indføre den forbedrede knallertuddannelse. Det bemærkes i den forbindelse, at lovforslagets bestemmelser om knallerter foreslås at skulle træde i kraft den 19. januar 2013. Justitsministeriet vil endvidere tage højde for et eventuelt behov for en overgangsordning med henblik på at sikre tilstrækkelig undervisningskapacitet i forbindelse med fastsættelsen af de nærmere administrative regler om knallertuddannelsen.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.2 og 3.1.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

4. Krav om teoriprøve for personer over 18 år (lille knallert)

Dansk Kørelærer-Union stiller sig uforstående over for, at personer over 18 år skal kunne klare en teoriprøve uden at have modtaget undervisning. Unionen anbefaler derfor, at alle, der ønsker kørekort til lille knallert, skal have undervisning hos en kørelærer og aflægge køreprøve hos politiet.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere kan tilslutte sig, at undervisningsmateriale stilles gratis til rådighed for personer over 18 år. Landsforeningen ser endvidere ikke nogen hindring i, at personer over 18 år kan aflægge teoriprøven i ungdomsskolerne.

Justitsministeriet finder, at den teoriprøve, som personer, der er fyldt 18 år efter lovens ikrafttræden, fremover skal bestå for at erhverve ret til at føre lille knallert, bør afholdes af politiet og ikke af ungdomsskolerne henset til, at ungdomsskolernes virksomhed er særligt møntet på unge mellem 14 og 18 år. Justitsministeriet har ikke fundet grundlag for at indføre et krav om deltagelse i undervisning for personer over 18 år. Det er endvidere ministeriets opfattelse, at personer over 18 år i almindelighed selv vil være i stand til at kunne tilegne sig den fornødne viden for at kunne bestå en teoriprøve til lille knallert, der opfylder minimumskraverne i tredje kørekortdirektiv. Det bemærkes i øvrigt, at der ikke er noget til hinder for, at der – uden for ungdomsskoleregi – udbydes teoriundervis-

ning rettet mod personer over 18 år, der ønsker kørekort til lille knallert. Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

5. Skærpelse af sanktionerne

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen har foreslået, at sanktionen for ulovlig tuning af knallerter skærpes, at der indføres mulighed for at inddrage førerretten til knallert, at bøderne forhøjes, og at der kan ske en udsættelse af retten til at erhverve førerret til bil i kombination med, at knallerten konfiskeres.

Dansk Cyklist Forbund anfører, at en skærpelse af sanktionerne kan have en god virkning, men peger samtidig på, at en varig effekt vil kræve en mere målrettet håndhævelse fra politiets side.

Dansk Køreskole Forening, Forenede Danske Motorejere (FDM), KL (Kommunernes Landsforening), Landsforeningen af Ungdomsskoleledere og Rådet for Sikker Trafik kan støtte de foreslåede sanktionsskærper. FDM finder dog, i modsætning til hvad der lægges op til i lovforslaget, at en frakendelse af retten til at føre lille knallert også skal have virkning for samtlige andre kategorier, som den pågældende har kørekort til.

Dansk Kørelærer-Union finder, at den foreslåede forhøjelse af bødetaksten for visse forseelser begået på lille knallert fra 500 kr. til 2.000 kr. er uforholdsmæssig stor set i forhold til andre bødetakster. Samtidig er unionen uforstående over for, at unge personer i dag ofte kan få halveret bødestørrelsen, idet dette efter unionens opfattelse er et forkert signal at sende til de unge. Unionen kan ikke tilslutte sig forslaget om, at overtrædelser begået på lille knallert kan medføre udskydelse af retten til at erhverve kørekort til bil, da dette kan have betydning for de 18-åriges jobmuligheder og øge risikoen for kørsel uden kørekort.

DTU Transport anfører, at forskningen på dette område viser, at effekten af skærpede sanktioner på trafikanter adfærd generelt ikke er særlig stor sammenholdt med effekten af en øget opdagelsesrisiko, f.eks. gennem øget politikontrol. DTU Transport understreger i den forbindelse, at strafskaerpelserne må følges op af såvel information som politikontrol. Samtidig bemærker DTU Transport dog, at sanktioner vedrørende kørekortet i sig selv generelt har en vis præventiv effekt. Herudover peger

DTU Transport på, at frakendelse af kørekort, indførelsen af adgangen til at udskyde tidspunktet for, hvornår de unge har mulighed for at erhverve kørekort til bil mv. med et halvt år, og konfiskation af knallerten har en signalværdi i forhold til de unge, som findes positiv. Endvidere bemærker DTU Transport, at en udskydelse af tidspunktet for erhvervelse af kørekort til bil mv. i sig selv vil være gavnlig for trafiksikkerheden, idet de yngste bilister i kraft af deres unge alder udgør en særlig risikogruppe.

Justitsministeriet skal bemærke, at de forslag til skærpede sanktioner, der er indeholdt i lovforslaget, i al væsentlighed bygger på arbejdsgruppens anbefalinger. Lovforslaget indeholder følgende skærper og nye sanktioner:

- *Indførelse af betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert ved visse lovovertrædelser, herunder efter omstændighederne ved kørsel på tunet knallert.*
- *Udskydelse af retten til at erhverve førerret til bil mv. til vedkommende fylder 18½ år, hvis unge under 18 år begår en forseelse, der medfører en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Alternativt frakendelse af førerretten til bil mv. i 6 måneder, hvis den pågældende er fyldt 18 år og allerede har erhvervet sådan førerret, inden sagens afgørelse, jf. herom nedenfor.*
- *Øget adgang til konfiskation af lille knallert, så reglerne svarer til, hvornår der kan ske konfiskation af f.eks. bil, motorcykel eller stor knallert.*
- *Forhøjelse af bødeniveauet fra 500 kr. til 2.000 kr. for kørsel på lille knallert før det fyldte 15. år eller kørsel uden at have erhvervet kørekort til lille knallert, samt indførelse af en bøde på 2.000 kr. for kørsel i den periode, man er frakendt retten til at føre lille knallert.*
- *Indførelse af frakendelse af førerretten efter omstændighederne ved kørsel på tunet stor knallert.*

Lovforslaget indeholder således allerede skærper, som svarer til det, der foreslås af Dansk Knallert Union m.fl. Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3 og punkt 4.2.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Vedrørende det af FDM anførte om, at frakendelse af retten til at føre lille knallert også skal have virkning for førerretten, skal Justitsministeriet bemærke, at ministeriet er enig med arbejdsgruppen i, at overtrædelser begået på lille knallert som hovedregel ikke bør få konsekvenser for retten til at føre andre køretøjer (bil, motorcykel, stor knallert mv.), som kræver kørekort, og at overtrædelser begået i bil mv. heller ikke bør få konsekvenser for retten til at føre lille knallert. Der henvises i øvrigt til

punkt 4.1.2.1 og punkt 4.1.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Vedrørende det af Dansk Kørelærer-Union anførte om nedsættelse af bødestørrelsen som følge af, at personen er under 18 år, skal Justitsministeriet bemærke, at det i forbindelse med de skærper af bødeniveauet, som er anført ovenfor, samtidig forudsættes i lovforslaget, at der fremover i disse tilfælde ikke skal ske nedsættelse til det halve for unge under 18 år eller personer med særlig lav indkomst. Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Rigsadvokaten har anført, at det bør overvejes at indføre mulighed for, at ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter forslaget til færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 4, dvs. kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen, og hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mere end 100 pct., kan ske udenretligt efter reglen i færdselslovens § 119 a, stk. 1. I relation til den foreslåede regel i § 129, stk. 4, 2. pkt., om førerretsfrakendelse som følge af kørsel på lille knallert i særlige situationer har Rigsadvokaten peget på, at afgørelsestidspunktet, som efter bestemmelsen er afgørende for, hvor lang frakendelsestiden bliver, vil afhænge af berammelsestiderne ved byretterne og – ved en eventuel anke – ved landsretten. Den faktiske frakendelsestid vil derfor kunne variere fra sag til sag.

Justitsministeriet skal bemærke, at ministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at sager om ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter den foreslåede bestemmelse i § 129, stk. 3, nr. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39) bør kunne afgøres ved en udenretlig vedtagelse. Forslaget til færdselslovens § 119 a, stk. 1 (lovforslagets § 1, nr. 17), om udenretlige vedtagelser er derfor ændret i overensstemmelse hermed.

For at undgå, at den faktiske frakendelsestid efter den foreslåede bestemmelse i § 129, stk. 4, 2. pkt., kan variere fra sag til sag som følge af sagsbehandlingstiden – som påpeget af Rigsadvokaten – er lovforslaget ændret således, at der skal ske en ubetinget frakendelse af førerretten i 6 måneder regnet fra den endelige afgørelse frem for som tidligere foreslået en ubetinget frakendelse, der udløber ved det fyldte 18½ år. Samtidig finder Justitsministeriet dog, at ubetinget frakendelse af førerretten under særlige omstændigheder bør kunne undlades. Der tænkes her på den situation, hvor forholdet på lille knallert er begået lang tid før, at føreren fyldte 18 år, og hvor der som følge af sagsbehandlingstiden først træffes

endelig afgørelse i sagen lang tid efter, at føreren er fyldt 18 år, uden at dette med rimelighed kan bebrejdes føreren. Der er derfor i forslaget til færdselslovens § 129, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39), indsat en sådan undtagelsesbestemmelse. Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Rigspolitiet har anført, at det bør overvejes at indføre et krav om kontrollerende køreprøve som betingelse for generhvervelse af førerretten (til bil mv.) i de tilfælde, hvor førerretten frakendes i en længere periode – f.eks. efter 1 års frakendelse – som følge af forseelser begået på lille knallert, jf. den foreslåede bestemmelse til færdselslovens § 129, stk. 7, jf., stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39). Forslaget begrundes med, at der i disse situationer er tale om helt unge og uerfarne bilister. Rigspolitiet peger endvidere på, at den foreslåede udvidede adgang til konfiskation af lille knallert (lovforslagets § 1, nr. 45) må forventes at medføre et stigende antal sager ved retten om konfiskation. Rigspolitiet foreslår derfor, at der tilvejebringes en hjemmel til, at der kan ske udenretlig konfiskation af hele knallerter og ikke kun af knallertdele, som tilfældet er i dag.

Justitsministeriet er enig med Rigspolitiet i, at der – af de af Rigspolitiet anførte grunde – bør stilles krav om aflæggelse af en kontrollerende køreprøve som betingelse for generhvervelse af førerretten i de særlige situationer, hvor der i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 129, stk. 7, jf. stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39), idømmes en ubetinget frakendelse af førerretten på en sammenhængende periode på 1 år eller mere. Der er derfor i forslaget til færdselslovens § 129, stk. 7, indsat en bestemmelse om kontrollerende køreprøve. Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Angående Rigspolitiets forslag om, at der tilvejebringes en hjemmel til udenretlig konfiskation af hele knallerter, skal Justitsministeriet bemærke, at der ved bekendtgørelse nr. 1297 af 18. november 2010, som trådte i kraft den 1. december 2010, er indført hjemmel til, at der kan ske udenretlig konfiskation af hele knallerter i de tilfælde, der er omfattet af den gældende bestemmelse om konfiskation af knallerter i færdselslovens § 133 a, stk. 6. Justitsministeriet vil i øvrigt, hvis lovforslaget vedtages, overveje, om den foreslåede udvidelse af reglerne om obligatorisk konfiskation af lille knallert (lovforslagets § 1, nr. 45) giver anledning til at ændre reglerne om udenretlig konfiskation af knallerter.

6. Økonomiske konsekvenser mv.

6. 1. Gebyret for kørekort til lille knallert

Forende Danske Motorejere (FDM) anfører i sit høringssvar af 6. februar 2009 afgivet i forbindelse med høringen over et tidligere udkast til lovforslag, at man er betænkelig ved den procentuelt væsentlige forhøjelse af gebyret for at erhverve knallertbevis, som forslaget lægger op til. FDM frygter, at forhøjelsen vil medføre, at en del 15 til 17-årige vil køre på knallert uden at tage knallertbevis.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere og US-centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter) finder det foreslåede gebyr for knallertkørekort og den foreslåede pristalsregulering for rimelig. Af hensyn til administrationen foreslås, at gebyret skal kunne opkræves i forbindelse med den unges tilmelding til knallertuddannelsen.

Justitsministeriet skal vedrørende det af FDM anførte om forhøjelsen af gebyret for at tage knallertbevis (efter lovforslaget knallertkørekort) til lille knallert bemærke, at der i det tidligere udkast til lovforslag, som blev sendt i høring den 19. januar 2009, endnu ikke var taget stilling til gebyrets størrelse. Det fremgik dog af lovforslagets almindelige bemærkninger, at arbejdsgruppen pegede på et beløb på mellem 500 kr. og 1.000 kr. I det foreliggende lovforslag foreslås et gebyr på 420 kr. (mod 100 kr. i dag) som følge af de foreslåede forbedringer af knallertuddannelsen. Beløbet er omkostningsbestemt og fastsat i samarbejde med KL og Rigspolitiet (som står for produktion af kørekort).

For yderligere at forbedre de unges færdselssikkerhed er der indsat en bestemmelse i lovforslaget om, at der indføres et krav om gennemførelse af et færdselsrelateret førstehjælpskursus for unge under 18 år, der ønsker at erhverve kørekort til lille knallert. Kurset er i dag et krav ved førstegangserhvervelse af kørekort til bil mv. og udbydes af forskellige private virksomheder og organisationer. Kurset ses typisk at koste mellem 400-600 kr. I nogle kommuner ses kurset dog også at blive udbudt i ungdomsskoleregion, enten gratis eller mod betaling. Det er den unge selv, der må sørge for at gennemføre kurset samt afholde udgifterne hertil.

Kravet om et færdselsrelateret førstehjælpskursus indebærer således, at den samlede udgift for personer under 18 år i forbindelse med erhvervelse af kørekort til lille knallert må forventes at holde sig inden for det ni-

veau, som arbejdsgruppen har anbefalet. I forbindelse med fastsættelse af de administrative regler om kursets gennemførelse og indhold vil Justitsministeriet i øvrigt overveje, om personer, der fremover gennemfører kurset i forbindelse med erhvervelse af kørekort til lille knallert, bør kunne nøjes med kun at skulle gennemføre en del af kurset ved en senere erhvervelse af førerret til bil mv. og derved spare nogle timers undervisning i førstehjælp.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget samt til lovforslagets § 1, nr. 24, og de specielle bemærkninger hertil.

6.2. Økonomiske og administrative konsekvenser i øvrigt

Vestre Landsret bemærker, at de foreslåede regler skønnes at påføre domstolene et formentlig ikke helt uvæsentligt merarbejde.

Domstolsstyrelsen vurderer, at de nye, skærpede regler for kørsel med knallert vil kunne medføre en vis stigning i antallet af sager ved domstolene, men at udgifterne forbundet hermed vil kunne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer. Styrelsen tager dog forbehold for, at stigningen af antallet af sager ved domstolene som følge af de skærpede regler kan vise sig at blive af et sådant omfang, at det ikke inden for de nuværende bevillingsmæssige rammer vil være muligt at behandle sagerne, uden at dette vil medføre forøgede sagsbehandlingstider ved retterne.

Rigspolitiet anfører, at indførelse af kørekort til lille knallert vil medføre en stigning i antallet af teoriprøver, hvilket vil bevirke et øget ressourceforbrug hos politiet. Rigspolitiet vurderer i øvrigt, at en optimal tilpasning af politiets it-systemer i lyset af lovforslaget vil koste ca. 10-15 mio. kr.

Der henvises til punkt 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger om lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

7. Aldersgrænserne for lille og stor knallert

I det udkast til lovforslag, som blev sendt i høring den 27. juli 2010, lægges der op til at fastholde de gældende aldersgrænser for knallertførere på 16 og 18 år for henholdsvis lille og stor knallert.

Da der i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget havde været fremsat ønske om, at aldersgrænserne for henholdsvis lille og stor knallert nedsættes, anmodede Justitsministeriet i forbindelse med høringen imidlertid samtidig om bemærkninger til, hvorvidt der kan være anledning til at nedsætte aldersgrænsen for knallertførere, f.eks. til 15 og 16 år for henholdsvis lille og stor knallert.

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen har i et fælles høringssvar foreslået, at aldersgrænserne nedsættes. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at det samtidig foreslås, at køreprøverne styrkes, samt at sanktioner skærpes, jf. punkt 5 ovenfor. Til støtte for forslaget peges også på, at antallet af dræbte og tilskadekomne knallertførere er det laveste i 10 år, og at uheldsfrekvensen viser, at det er blevet væsentlig sikrere at køre på lille knallert i dag end for blot få år siden. En nedsættelse af aldersgrænserne vil samtidig medføre, at de danske regler i højere grad kommer til at svare til, hvad der gælder i de fleste andre EU-lande. Endvidere peges på, at 20 pct. af de 15-årige allerede i dag kører knallert på trods af, at de ikke har modtaget knallertundervisning. Endelig peges der på, at en nedsættelse af aldersgrænserne vil øge mobiliteten i udkantsområderne, hvor knallerten for mange er en nødvendighed for selvstændig mobilitet.

Høringssvaret fra Danmarks Knallert Union m.fl. er vedlagt rapporten ”Vurdering af knallertpakkens effekter” fra august 2010 udarbejdet af analysefirmaet New Insight.

Dansk Cyklist Forbund anfører, at de unge ofte tager chancer og generelt er mere hensynsløse i trafikken, ligesom de har sværere ved at overskue konsekvenserne af deres handlinger. Forbundet ønsker derfor, at de nuværende aldersgrænser på 16 og 18 år fastholdes.

Dansk Kørelærer-Union finder ingen anledning til at anbefale en nedsættelse af aldersgrænserne.

Dansk Køreskole Forening finder, at en nedsættelse af aldersgrænserne vil være forsvarligt i kombination med de foreslåede uddannelses- og prøvekrav.

DTU Transport anfører, at både dansk og udenlandsk forskning viser, at alderen er en betydningsfuld faktor, når det drejer sig om uheldsrisikoen i trafikken. Danske beregninger fra 2007 viser, at førere af lille knallert har en risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade, der er 140 gange så høj som en personbilførers risiko pr. kørt km. Endvidere anfører DTU Transport, at man i Østrig har nedsat aldersgrænsen fra 16 til 15 år for knallertførere, hvilket har medført en voldsom stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne 15-årige knallertførere, men uden at der er sket et tilsvarende fald blandt de 16-årige. Forskning viser, at hjernen ikke er fuldt udviklet før op i tyverne, hvilket kan være en del af forklaringen på de unges højere uheldsrisiko, idet de unge er tilbøjelige til at handle mere impulsivt og emotionelt. Dette problem er større, jo yngre man er. Strenge sanktioner og en forbedret uddannelse vil kun i begrænset omfang kunne modvirke de negative sikkerhedsmæssige effekter, som må forventes, hvis man nedsætter aldersgrænserne. I øvrigt bemærker DTU Transport, at der ikke er fundet dokumentation for, at manglende modenhed kan kompenseres ved god vilje fra den unge selv.

DTU Transport anfører særligt vedrørende *stor knallert*, at denne type knallert af hensyn til trafiksikkerheden fortsat kun bør føres af personer over 18 år, der har erhvervet et egentligt kørekort. Dette begrundes med knallertens højere hastighed, og at den skal føres på kørebanen blandt øvrige motorkøretøjer. Desuden henviser DTU Transport til, at hollandske forskere efter en nøje gennemgang af viden på området har foreslået, at aldersgrænsen – der i Holland er 16 år for både lille og stor knallert – sættes op til 18 år på grund af den store risiko ved knallertkørsel og aldersfaktorens betydning.

Forenede Danske Motorejere (FDM) anfører, at man savner dokumentation for de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en nedsættelse af aldersgrænserne. FDM opfordrer derfor til, at der indhentes erfaringer fra udlandet herom, inden der foreslås en sænkelse af aldersgrænserne herhjemme.

KL (Kommunernes Landsforening) kan ud fra et fagligt, færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke støtte, at aldersgrænsen for lille knallert

sættes ned til 15 år. KL henviser i den forbindelse til Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Landdistrikternes Fællesråd og Landsforeningen Landsbyerne i Danmark anfører, at en nedsættelse af aldersgrænserne vil betyde en væsentlig styrkelse af de unges mobilitet. Det gælder i særlig grad unge, der bor på landet eller i udkantsområderne, hvor de kollektive transportmuligheder er begrænsede. Knallerten dækker for disse unge et vigtigt transportbehov i forbindelse med uddannelse, arbejde og fritidsaktiviteter. Landsforeningen Landsbyerne i Danmark anfører endvidere, at en nedsættelse af aldersgrænsen skal ske i kombination med de forslag til styrkelse af køreuddannelsen og køreprøven samt til skærpelse af sanktioner, som lovforslaget lægger op til.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere og US-centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter) henviser til de dårlige erfaringer fra 1970'erne, hvor aldersgrænsen var 15 år, og hvor der var et højt årligt antal dræbte og tilskadekomne knallertførere. Endvidere anføres det, at trafikken i dag er væsentlig tættere end dengang. Herudover peges på, at der er meget stor fysisk forskel på 15 og 16-årige, og at knallerter i dag er blevet væsentligt større og tungere end tidligere og dermed vanskeligere at håndtere for mange unge på 15 år. På grund af den tættere og tungere trafik ikke mindst i byområderne anbefaler US-centret ligeledes, at aldersgrænsen på 18 år fastholdes for stor knallert.

MC Touring Club finder, at det er en god idé at nedsætte aldersgrænserne i kombination med, at køreuddannelsen forbedres. MC Touring Club henviser i den forbindelse til, at det vil svare til, hvad der er tilladt i mange andre lande. Kombinationen af bedre uddannelse og tidligere adgang til at køre knallert giver de unge mulighed for at erhverve sig større rutine i at færdes i trafikken, inden de erhverver kørekort til bil eller motorcykel.

Motorcykelbranchens Landsforbund anbefaler en nedsættelse af aldersgrænserne, da man finder, at det vil øge den generelle trafiksikkerhed, ligesom det vil sidestille de danske aldersgrænser med, hvad der gælder i en række andre EU-lande. Landsforbundet anfører endvidere, at det på sigt vil have en målbar færdselssikkerhedsmæssig effekt, hvis de unge på et tidligere tidspunkt end i dag får adgang til at færdes i trafikken, og dette sker i kombination med skrappe sanktioner for færdselsforseelser.

Rigsadvokaten og **Rigspolitiet** henholder sig til arbejdsgruppens anbefalinger om at fastholde de nuværende aldersgrænser på 16 og 18 år for henholdsvis lille og stor knallert.

Rådet for Sikker Trafik fraråder på det kraftigste, at aldersgrænsen for *lille knallert* nedsættes. Rådet peger på, at risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet på lille knallert er mange gange højere målt pr. kørt kilometer end ved andre transportformer såsom cykel, bil, bus eller at færdes til fods. En nedsættelse af aldersgrænsen vil betyde, at et stort antal 15-årige vil skifte fra cykel til lille knallert med deraf følgende flere tilskadekomne og dræbte i trafikken. Rådet peger endvidere på, at Østrig i 2002 nedsatte aldersgrænsen fra 16 til 15 år, hvilket medførte, at antallet af personskader for 15-årige i perioden frem til 2008 steg fra ca. 200 til ca. 1.600 om året. Endelig peger Rådet på, at forbedringerne af knallertuddannelsen og forslaget om skærpede sanktioner ikke vil kunne opveje den høje uheldsrisiko.

Rådet anfører særligt vedrørende aldersgrænsen for *stor knallert*, at der ikke ses at foreligge dokumentation – hverken dansk eller udenlandsk – som kan begrunde en nedsættelse af aldersgrænsen fra 18 til 16 år. Derimod nævnes en hollandsk undersøgelse fra 2003, som anslår, at man i Holland, hvor aldersgrænsen for stor knallert er 16 år, ville kunne spare 44 dræbte og 1.650 hospitalsindlæggelser om året, hvis aldersgrænsen for både lille og stor knallert blev sat op til 18 år.

Rådets høringssvar er vedlagt rapporten ”Aldersgrænser for knallertkørsel – og anden lovgivning i relation til knallertkørsel” fra august 2010 udarbejdet af konsulentfirmaet Trafitec.

Det foreliggende lovforslag er ændret således, at det nu foreslås, at aldersgrænsen for førere af lille knallert nedsættes fra 16 til 15 år, hvorimod aldersgrænsen for førere af stor knallert fastholdes på 18 år. Som anført i bemærkningerne til lovforslaget er baggrunden for denne nedsættelse, at regeringen ønsker at styrke de unges mobilitet. Det gælder ikke mindst for de 15-årige, som bor uden for de større byer, hvor der ofte er længere afstande mellem eksempelvis hjemmet og den unges skole eller fritidsaktiviteter, og hvor den kollektive trafik er mindre koncentreret.

Justitsministeriet er i den forbindelse opmærksom på, at der fra en række af de hørte organisationer og myndigheder er udtrykt skepsis over for en nedsættelse af aldersgrænserne ud fra hensyn til de unges færdselssikkerhed. Nedsættelsen af aldersgrænsen for førere af lille knallert skal imidlertid ses i sammenhæng med, at der med lovforslaget samtidig foreslås indført en række af tiltag, som sigter til at forbedre færdselssikkerheden for knallertførere, herunder en række tiltag, som særligt retter sig mod unge knallertførere.

Lovforslaget lægger således op til en markant forbedring af knallertuddannelsen for personer under 18 år, som skal sikre, at de unge har de nødvendige kørefærdigheder og ikke mindst den nødvendige risikoforståelse for at kunne færdes sikkert i trafikken. Som anført under punkt 5 ovenfor, indeholder lovforslaget endvidere en række sanktionsskærper og nye sanktioner for ulovlig knallertkørsel. Skærperne tager navnlig sigte på at have en præventiv effekt i forhold til unge knallertførere, og de skal således bl.a. medvirke til, at de unge afstår fra at køre uden at have gennemført den fornødne undervisning, afstår fra at benytte tunede knallerter og afstår fra at køre i spiritus- eller narkopåvirket tilstand.

Herudover foreslås det som noget nyt i forhold til det lovforslag, som har været sendt i høring, at unge under 18 år som et obligatorisk krav skal have gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus, inden de kan erhverve kørekort til lille knallert. Endvidere foreslås det, at der indføres et krav om forældresamtykke, således at knallertforhandlere og andre erhvervsdrivende ikke må sælge, udleje eller på anden måde overlade en knallert til personer under 16 år, medmindre der foreligger et skriftligt samtykke fra forældremyndighedens indehaver. Endelig forventer regeringen (Transportministeriet) i løbet af efteråret 2011 at fremsætte et lovforslag bl.a. med henblik på at indføre et forbud mod selve det at foretage konstruktive ændringer ("tuning") af en knallert, hvorved den bringes i ulovlig stand. Forbuddet vil eksempelvis betyde, at en knallertforhandler, der foretager tuning af en knallert for en kunde, vil kunne straffes herfor. Det er hensigten, at de nye regler, der selvstændigt kriminaliserer udførelse af tuning af knallerter, skal træde i kraft senest samtidig med dette lovforslags ikrafttræden den 19. januar 2013.

Der henvises i øvrigt til punkt 1.1, punkt 3.1.3 og punkt 5.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

8. Andet

Dansk Cyklist Forbund har anført, at det er problematisk, at knallerterne stadig er tilladt på cykelstierne i byområder med bløde trafikanter. Forbundet foreslår derfor, at færdselslovens § 14, stk. 2, ændres, så en lille knallert skal køre på vejen i stedet for på cykelstien. Forbundet anfører, at hollandske undersøgelser har vist, at dette er en færdselssikkerhedsmæssig gevinst for både knallertførerne og cyklisterne. Alternativt foreslår forbundet, at kommunerne og politiet får adgang til at forbyde knallertkørsel på cykelsti i områder med bymæssig bebyggelse.

Justitsministeriet skal bemærke, at spørgsmålet om, hvorvidt lille knallert skal føres på vejen i stedet for på cykelstien, ikke har været en del af arbejdsgruppens overvejelser. Det er i øvrigt Justitsministeriet opfattelse, at det vil være færdselssikkerhedsmæssigt betænkeligt at indføre en generel ordning, hvorefter lille knallert i byerne skal føres på vejen frem for på cykelsti. Det skyldes navnlig, at maksimalhastigheden på 30 km i timen for lille knallert ligger væsentlig under den tilladte hastighed på veje i tættere bebyggede områder, der som udgangspunkt er på 50 km i timen. Justitsministeriet har derfor ikke aktuelle planer om at ændre færdselslovens regler på dette område. Det bemærkes i øvrigt, at hastigheden for en lille knallert, som føres på cykelsti, ifølge færdselslovens § 14, stk. 2, skal afpasses, så der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på cykelstien.

Datatilsynet har noteret sig, at det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at registrering af frakendelse af retten til at føre lille knallert og førerretsudskydelse forventes at kunne foretages i de eksisterende registre. Datatilsynet forudsætter i den forbindelse, at persondatalovens regler vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere foreslår, at lovforslagets ikrafttrædelsestidspunkt fremrykkes med 1 eller 2 år. Endvidere foreslår Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, at alle små knallerter bør indregistreres med nummerplade og indkaldes til periodevise syn.

US-Centret (Ungdomsskolernes udviklingscenter) finder det derimod hensigtsmæssigt, at reglerne først træder i kraft i januar 2013, jf. punkt 3 ovenfor.

Justitsministeriet skal bemærke, at lovforslagets ikrafttrædelsestidspunkt er fastsat dels ud fra et hensyn til, at der skal være tid til at gennemføre de nødvendige tilpasninger af knallertuddannelsen og politiets it-systemer, dels at de nye kørekortkategorier, herunder kategori AM (knallert), som er en følge af tredje kørekortdirektiv, først skal anvendes fra den 19. januar 2013.

For så vidt angår spørgsmålet om registrering og krav om nummerplader for lille knallert bemærkes, at der i 2006 blev indført krav om, at en fabriksny lille knallert, der er erhvervet den 1. juli 2006 eller senere, skal registreres og forsynes med nummerplader, inden den tages i brug. Regeringen fandt i forbindelse med ordningens indførelse, at en registreringsordning, der også omfattede bestanden på de ca. 85.000 brugte knallerter, der hidtil ikke havde været registreringspligtige, ville indebære væsentlige ulemper for ejerne eller brugerne, idet registreringsordningen bl.a. indebærer en række nye forpligtelser i forbindelse med anmeldelse til registrering, ejerskifte og afmelding. Der henvises til punkt 2.4.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. 153 af 13. april 2005 fremsat af justitsministeren.

For så vidt angår forslaget om indførelse af periodisk syn for lille knallert, skal Justitsministeriet bemærke, at reglerne om syn henhører under Transportministeriet.

III. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været sendt i høring den 27. juli 2010, på følgende punkter:

1. Det foreslås, at aldersgrænsen for førere af lille knallert nedsættes fra 16 til 15 år, jf. forslaget til færdselslovens § 63, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 7).
2. Der er i forslaget til færdselslovens § 63, stk. 5 (lovforslagets § 1, nr. 7), indsat en bemyndigelse til, at justitsministeren kan fastsætte regler om yderligere betingelser for udstedelse af kørekort til lille knallert ud over de nævnte i bestemmelsens stk. 2. Bemyndigelsen tænkes navnlig anvendt til administrativt at fastsætte regler om, at personer under 18 år skal have gennemført et kursus i færdselsrelateret førstehjælp som betingelse for at kunne erhverve kørekort til lille knallert.

3. Det foreslås, at der i færdselsloven indføres en bestemmelse om, at knallertforhandlere og andre, der driver erhverv med salg, udlejning eller reparation af knallerter, ikke må overlade en knallert til en person under 16 år, medmindre forældremyndighedens indehaver forinden har givet skriftligt samtykke dertil. Der henvises til forslaget til færdselslovens § 63 a (lovforslagets § 1, nr. 8). Bestemmelsen omfatter alle typer af knallerter, og overtrædelse af bestemmelsen vil kunne straffes med bøde i medfør af færdselslovens § 118.

4. Der er i forslaget til færdselslovens § 119 a, stk. 1 (lovforslagets § 1, nr. 17), indsat en henvisning til den foreslåede § 129, stk. 3, nr. 4 (lovforslagets § 1 nr. 39), for at give mulighed for, at sager om ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 4, kan afgøres ved en udenretlig vedtagelse.

5. Der er i forslaget til færdselslovens § 124 d (lovforslagets § 1, nr. 24) fastsat et omkostningsdækkende gebyr på 225 kr. for afholdelse af køreprøve og kontrollerende køreprøve til stor knallert. Endvidere er der for lille og stor knallert fastsat et omkostningsdækkende gebyr på 100 kr. for ombytning af udenlandsk kørekort, udstedelse af duplikatkørekort og udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort.

6. Der er i forslaget til færdselslovens § 129, stk. 3 (lovforslagets § 1, nr. 39), der indeholder regler om ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, indsat en bestemmelse om, at en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert skal have gentagelsesvirkning i to år efter udløbet af frakendelsestiden, jf. § 129, stk. 3, nr. 7.

7. Efter den foreslåede bestemmelse til færdselslovens § 129, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39), medfører en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert for unge under 18 år, at retten til at erhverve kørekort til bil mv. udskydes til vedkommende fylder 18½ år. Reglen er ændret således, at der alternativt sker en ubetinget frakendelse af førerretten (til bil mv.), hvis vedkommende på afgørelsestidspunktet er fyldt 18 år og allerede har nået at erhverve en sådan førerret.

8. Der er i tilknytning hertil i forslaget til færdselslovens § 129, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 39), endvidere indsat en regel om, at det under særlige omstændigheder kan undlades at idømme en ubetinget frakendelse af førerretten.

9. Der er i forslaget til færdselslovens § 129, stk. 7 (lovforslagets § 1, nr. 39), indsat en bestemmelse om, at hvis førerretten har været ubetinget frakendt i en sammenhængende periode på 1 år eller mere efter § 129, stk. 4, er generhvervelse af førerretten betinget af, at vedkommende består en kontrollerende køreprøve.

10. Der er tilføjet et nyt stk. 6 til færdselslovens § 133 a (lovforslagets § 1, nr. 45), som indebærer, at kørsel uden at have erhvervet ret til at føre lille knallert og kørsel i frakendelsestiden omfattes af den foreslåede ordning om obligatorisk konfiskation af lille knallert. Som konsekvens heraf er der endvidere i forslaget til § 133 a, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 45), indsat en henvisning til stk. 6, nr. 1.

11. I lovforslagets § 4, stk. 2, er der indsat en bestemmelse om, at forslaget til færdselslovens § 93, stk. 2 og 3 (lovforslagets § 1, nr. 9), træder i kraft 1. juli 2011. Bestemmelserne vedrører administrationen af reglerne om parkeringsskiver og har ikke nogen sammenhæng med den øvrige del af lovforslaget.

Herudover er der foretaget visse redaktionelle ændringer og præciseringer i lovforslagets bemærkninger.