



Fremsat den 9. februar 2011 af justitsministeren (Lars Barfoed)

## Forslag

til

# Lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler<sup>1)</sup>

(Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.)

### § 1

»Kørekort til lille knallert

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1320 af 28. november 2010, som ændret ved § 2 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, § 1 i lov nr. 716 af 25. juni 2010, § 106 i lov nr. 1537 af 21. december 2010 og lov nr. 1551 af 21. december 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6. Førret: retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.«

Nr. 6-28 bliver herefter nr. 7-29.

2. I § 44, stk. 1, ændres »40« til: »50«.

3. Overskriften før § 56 affattes således:

»Kørekort til motorkøretøj og stor knallert«

4. I § 56, stk. 1, indsættes efter »Motorkøretøj«: »og stor knallert«.

5. § 56, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Har en ansøger ikke tidligere haft kørekort til et motordrevet køretøj af samme art, skal den pågældende have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer. Den indledende praktiske undervisning skal foregå på lukkede øvelsespladser. Undervisningen vedrørende motorkøretøjer skal endvidere omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg.«

6. I § 60 a, stk. 1, ændres »10« til: »11«.

7. Overskriften før § 63 og § 63 affattes således:

§ 63. Lille knallert må kun føres af personer, som har erhvervet kørekort til lille knallert, stor knallert, bil eller motorcykel. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Stk. 2. Kørekort til lille knallert kan udstedes til en person, der er fyldt 15 år, og som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert samt bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil. Kørekort til lille knallert kan tillige udstedes til en person, der er fyldt 18 år, og som har bestået en teoriprøve.

Stk. 3. Kommunen sørger for undervisningen og afviklingen af prøver for personer under 18 år. Politiet sørger for afviklingen af teoriprøver for personer over 18 år.

Stk. 4. §§ 56 a, 59 og 59 a gælder også med hensyn til kørekort til lille knallert.

Stk. 5. Justitsministeren fastsætter for lille knallert bestemmelser om undervisningen, prøverne og om kørekortets udseende og indhold. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om yderligere betingelser for udstedelse af kørekort til lille knallert ud over de i stk. 2 nævnte. Justitsministeren kan fravige reglerne i stk. 1 for øvelseskørsel på vej.

Stk. 6. Føreren af en ikke registreringspligtig lille knallert skal under kørslen medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105, og skal på forlangende forevise kvitteringen til politiet.«

8. § 63 a affattes således:

»§ 63 a. Den, der driver erhverv med salg, udlejning eller reparation af knallerter, må ved udøvelsen af denne virksomhed ikke sælge eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 16 år, medmindre forældremyndighedens indehaver forinden har givet skriftligt samtykke

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, EUTidende 2006, nr. L 403, s. 18.

dertil. Det påhviler den erhvervsdrivende at sikre sig, at samtykket foreligger.«

**9. I § 93** indsættes som stk. 2 og 3:

»Stk. 2. Justitsministeren kan henlægge administrationen af de regler, der er fastsat efter stk. 1, til en anden offentlig myndighed.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 2, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

**10. § 117, stk. 1**, affattes således:

»Spirituskørsel og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab straffes med bøde, jf. dog stk. 2.«

**11. I § 117 a, stk. 1**, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**12. § 117 c** affattes således:

»§ 117 c. Spirituskørsel og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med lille knallert straffes med bøde, jf. dog stk. 2. På samme måde straffes den, som fører lille knallert til trods for, at retten til at føre lille knallert er frakendt den pågældende ubetinget, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt for forhold som nævnt i stk. 1.«

**13. § 117 d, stk. 2**, affattes således:

»Stk. 2. Overtrædelse af § 56, stk. 1, og § 62, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel. Er overtrædelsen af § 56, stk. 1, begået under kørsel med et køretøj omfattet af § 43, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde.«

**14. I § 118, stk. 2**, ændres »§ 63, stk. 1 og 2« til: »§ 63, stk. 1«.

**15. I § 119, stk. 3, nr. 4**, ændres »§ 63 a« til: »§ 63, stk. 1,«.

**16. § 119, stk. 4, nr. 1**, affattes således:

»1) i sager, hvor der bliver spørgsmål om frakendelse af førerretten, kørselsforbud eller frakendelse af retten til at føre lille knallert, og der ikke medvirker domsmænd, og«

**17. § 119 a, stk. 1**, affattes således:

»Hvis en sag efter § 125, stk. 1, nr. 3-10, § 125, stk. 2 eller 3, § 126, stk. 1, nr. 1-4, § 129, stk. 1, nr. 3-6, eller § 129, stk. 3, nr. 1, 2 eller 4, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager kørselsforbud, frakendelse af førerretten eller frakendelse af retten til at føre lille knallert i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum

og en eventuel udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort.«

**18. § 119 a, stk. 4**, affattes således:

»Stk. 4. Sager omfattet af stk. 1, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud eller betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten eller betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i et nærmere angivet tidsrum og en eventuel udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort. Under samme betingelser kan sager om tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. § 125, stk. 1, nr. 1, og § 129, stk. 1, nr. 1, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud, betinget frakendelse af førerretten eller betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i et nærmere angivet tidsrum.«

**19. I § 124 a, stk. 1, 1. pkt.**, indsættes efter »580 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 1 og 4.«

**20. I § 124 a, stk. 3**, indsættes efter »870 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 5.«

**21. I § 124 c, stk. 1, nr. 1**, indsættes efter »kørekort,«: », jf. dog § 124 d, stk. 6,«.

**22. I § 124 c, stk. 1, nr. 2**, indsættes efter »duplikatkørekort,«: », jf. dog § 124 d, stk. 7,«.

**23. I § 124 c, stk. 2**, indsættes efter »150 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 8.«

**24. § 124 d** affattes således:

»§ 124 d. For afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, betales 100 kr.

Stk. 2. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert samt bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil, jf. § 63, stk. 2, 1. pkt., betales 420 kr.

Stk. 3. For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. § 129, stk. 3, betales 100 kr.

Stk. 4. For afholdelse af køreprøve til stor knallert betales 225 kr.

Stk. 5. For kontrollerende køreprøve til stor knallert betales 225 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

Stk. 6. For ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert betales 100 kr.

Stk. 7. For udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert betales 100 kr.

*Stk. 8.* For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet betales 100 kr.

*Stk. 9.* De i stk. 1-8 nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.«

**25.** I *overskriften* til kapitel 18 indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**26.** I *overskriften* før § 125 indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**27.** I § 125, *stk. 1*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**28.** I § 125, *stk. 1, nr. 9*, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 2, eller« til: »§ 126, stk. 1, nr. 2,«.

**29.** I § 125, *stk. 1*, indsættes efter nr. 9 som nyt nummer:

»10) føreren har benyttet en stor knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km i timen eller derover, og som føreren er ejer (bruger) af, hvis føreren en gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 67, stk. 2, ved at være ejer (bruger) af en stor knallert i en sådan ulovlig stand, eller«

Nr. 10 bliver herefter nr. 11.

**30.** I § 125, *stk. 3*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**31.** I § 125, *stk. 4*, indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**32.** I § 125, *stk. 5, 1. og 2. pkt.*, indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**33.** I *overskriften* før § 126 indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**34.** I § 126, *stk. 1*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**35.** I § 127, *1. pkt.*, ændres »10« til: »11«.

**36.** I § 127, *2. pkt.*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**37.** I § 128, *stk. 1 og 2*, indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**38.** I § 128 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Er føreren under 18 år på det tidspunkt, hvor en ubetinget frakendelse af førerretten vedtages eller fastslås ved endelig dom, regnes frakendelsestiden fra den dag, hvor føreren fylder 18 år.«

**39.** Efter § 128 indsættes:

»*Frakendelse af retten til at føre lille knallert m.v.*

**§ 129.** Føreren af en lille knallert skal betinget frakendes retten til at føre lille knallert, hvis

- 1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,
- 3) føreren har overskredet den tilladte hastighed for lille knallert efter § 43 a med mere end 60 pct.,
- 4) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af stk. 3, nr. 1,
- 5) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af stk. 3, nr. 2, eller
- 6) den benyttede knallert er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse eller er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller derover, og føreren tillige er ejer (bruger) af knallerten.

*Stk. 2.* Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører lille knallert under sådanne omstændigheder, at retten til at føre lille knallert skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 3.* Føreren af en lille knallert skal ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) føreren under skærpande omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2,
- 3) føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført knallerten på særlig hensynsløs måde,
- 4) føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen har overskredet de tilladte hastigheder efter § 42 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstaver eller anden afmærkning med mere end 100 pct.,
- 5) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, idet to forhold omfattet af henholdsvis stk. 1, nr. 3 og 6, som er begået samtidigt, i denne forbindelse dog anses for ét forhold,
- 6) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre lille knallert og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 1 i prøvetiden, eller
- 7) føreren tidligere er frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-4, eller stk. 1 inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 4.* Er den fører, der ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert efter stk. 3, under 18 år på gerningstidspunktet, udskydes det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan erhverve førerret, desuden i 6 måneder for så vidt angår

kørekort med et alderskrav på 18 år. Har føreren på afgørelsestidspunktet erhvervet førerret, frakendes førerretten ubetinget i 6 måneder. Bestemmelsen i § 60, stk. 2, finder herved ikke anvendelse. Under særlige omstændigheder kan frakendelse af førerretten undlades.

*Stk. 5.* Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 3 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 6.* Er føreren under 15 år på det tidspunkt, hvor en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert vedtages eller fastslås ved endelig dom, regnes frakendelsestiden fra den dag, hvor føreren fylder 15 år.

*Stk. 7.* Begår den fører, der er ubetinget frakendt retten til at føre lille knallert, i frakendelsestiden et nyt forhold, der er omfattet af stk. 1 eller stk. 3, nr. 1-4, kan der fastsættes en yderligere udskydelse eller frakendelse efter stk. 4. Den samlede udskydelse eller frakendelse efter stk. 4 kan dog ikke overstige 2 år. Har førerretten været frakendt i en sammenhængende periode på 1 år eller mere efter stk. 4, kan førerretten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en kontrollerende køreprøve består. Bestemmelserne i § 60, stk. 2, 3. og 4. pkt., finder herved anvendelse.«

**40.** I *overskriften* før § 130 indsættes efter »førerretten«: »m.v.«, og §§ 130 og 131 affattes således:

»§ 130. Skønner politiet, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten eller retten til at føre lille knallert foreligger, kan politiet midlertidigt inddrage førerretten eller retten til at føre lille knallert. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvesretten, jf. stk. 2. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten og retten til at føre lille knallert, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort og knallertbevis mod udstedelse af midlertidigt kørekort.

*Stk. 2.* Den, hvis førerret eller ret til at føre lille knallert er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 3.* Det tidsrum, hvori førerretten eller retten til at føre lille knallert har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

#### *Virkningen af anke m.v.*

**§ 131.** Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at førerretten eller retten til at føre lille knallert har været inddraget i medfør af § 130, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. Det samme gælder anke af en dom, hvorved en person over 18 år, der ikke har førerret, ubetinget er frakendt retten til at erhverve denne ret. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 2.* Afsiges der i en sag, hvori førerretten eller retten til at føre lille knallert er inddraget efter § 130, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal kørekortet eller knallertbeviset udleveres, selv om dommen ankes.«

**41.** I *overskriften* før § 132 indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**42.** Efter § 132 a indsættes før *overskriften* før § 133:

»§ 132 b. Spørgsmålet om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb kan ud over de i § 132 nævnte tilfælde indbringes for domstolene, hvis føreren var under 17 år på tidspunktet for frakendelsen, og frakendelsestiden udløber efter, at føreren er fyldt 20 år. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når den pågældende er fyldt 20 år. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

**§ 132 c.** Spørgsmålet om generhvervelse af retten til at føre lille knallert inden frakendelsestidens udløb kan ud over de i § 132 nævnte tilfælde indbringes for domstolene, hvis føreren var under 15 år på tidspunktet for frakendelsen, og frakendelsestiden udløber efter, at føreren er fyldt 18 år. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når den pågældende er fyldt 18 år. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.«

**43.** I *overskriften* før § 133 indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**44.** I § 133 indsættes efter »førerretten«: »eller retten til at føre lille knallert«.

**45.** I § 133 a indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»*Stk. 4.* Konfiskation af lille knallert skal ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1-4, og
- 2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller som nævnt i stk. 6, nr. 1.

*Stk. 5.* Konfiskation af lille knallert skal endvidere ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller overtrædelse under skærpende omstændigheder af § 54, stk. 2, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, og
- 2) den pågældendes ret til at føre lille knallert på gernings-tidspunktet var frakendt ubetinget for et forhold som nævnt i nr. 1 begået inden for de seneste 2 år før det nye forhold.

*Stk. 6.* Konfiskation af lille knallert skal ligeledes ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 63, stk. 1, 1. pkt., eller § 117 c, stk. 1, 2. pkt., og
- 2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 eller stk. 4, nr. 1.«

Stk. 4-7 bliver herefter stk. 7-10.

**46.** I § 133 a, stk. 4 og 5, der bliver stk. 7 og 8, ændres »2 og 3« til: »2-6«.

47. I § 133 b ændres »førerret samt pålæggelse af kørselsforbud« til: »førerret, pålæggelse af kørselsforbud og frakendelse af retten til at føre lille knallert«.

## § 2

I lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) foretages følgende ændring:

1. I § 1, nr. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 10« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11«.

## § 3

I lov om ungdomsskoler, jf. lovbekendtgørelse nr. 997 af 8. oktober 2004, som ændret ved § 3 i lov nr. 577 af 9. juni 2006 og § 8 i lov nr. 208 af 31. marts 2008, foretages følgende ændring:

1. I § 5, stk. 1, indsættes efter »jf. dog § 3, stk. 4«: », og færdselslovens § 124 d, stk. 2«.

## § 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 19. januar 2013, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 9, træder i kraft den 1. juli 2011.

## § 5

Stk. 1. Kravet om kørekort for at føre lille knallert, jf. færdselslovens § 63, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, gælder ikke, hvis føreren

- 1) er fyldt 18 år inden lovens ikrafttræden eller
- 2) har gyldigt knallertbevis eller kørekort til traktor (motorredskab), som er erhvervet inden lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Personer, som fører lille knallert uden kørekort i henhold til stk. 1, nr. 2, skal under kørslen have det pågældende knallertbevis eller traktorkørekort hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Stk. 3. Overtrædelse af stk. 2 straffes med bøde.

Stk. 4. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, som inden lovens ikrafttræden er fyldt 18 år eller har erhvervet knallertbevis eller kørekort til traktor (motorredskab). For en sådan udstedelse betales et beløb, som svarer til beløbet i færdselslovens § 124 d, stk. 6, jf. stk. 9, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 24.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
- 1.1. Lovforslagets formål
- 1.2. Lovforslagets indhold
2. Stor og lille knallert
- 2.1. Gældende dansk ret
- 2.2. Tredje kørekortdirektiv
- 2.3. Arbejdsgruppens overvejelser
- 2.4. Justitsministeriets overvejelser
3. Krav til førere af knallerter
- 3.1. Lille knallert
- 3.1.1. Gældende ret
- 3.1.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag
- 3.1.3. Justitsministeriets overvejelser
- 3.2. Stor knallert
- 3.2.1. Gældende ret
- 3.2.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag
- 3.2.3. Justitsministeriets overvejelser
4. Straf og sanktioner
- 4.1. Lille knallert
- 4.1.1. Gældende ret
- 4.1.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag
- 4.1.2.1. Frakendelse af retten til at føre lille knallert
- 4.1.2.2. Førerretsudskyldelse for unge under 18 år
- 4.1.2.3. Bøde for kørsel på lille knallert i frakendelsestiden
- 4.1.2.4. Bødestraffen for kørsel på lille knallert før det fyldte 16. år
- 4.1.2.5. Bødestraffen for kørsel på lille knallert uden knallertbevis
- 4.1.2.6. Bødens størrelse for unge under 18 år
- 4.1.3. Justitsministeriets overvejelser
- 4.1.3.1. Generelt
- 4.1.3.2. Betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert
- 4.1.3.3. Udvidet adgang til konfiskation af lille knallert
- 4.2. Stor knallert
- 4.2.1. Gældende ret
- 4.2.1.1. Hastighedsovertrædelser
- 4.2.1.2. Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.
- 4.2.1.3. Krav om kørekort
- 4.2.1.4. Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter
- 4.2.1.5. Frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert
- 4.2.1.6. Kørsel i frakendelsestiden
- 4.2.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag
- 4.2.3. Justitsministeriets overvejelser
- 4.3. Begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten
- 4.3.1. Gældende ret
- 4.3.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag
- 4.3.3. Justitsministeriets overvejelser

5. Indførelse af krav om samtykke fra forældremyndighedens indehaver ved salg mv. af knallerter til personer under 16 år
- 5.1. Gældende ret
- 5.2. Justitsministeriets overvejelser
6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
7. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne
9. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder mv.
12. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

### 1.1. Lovforslagets formål

Hovedformålet med lovforslaget er at forbedre færdselssikkerheden ved at højne kvaliteten af den køreundervisning, som unge knallertførere skal gennemgå, og ved at skærpe sanktionerne for ulovlig knallertkørsel.

Lovforslaget tager med hensyn til disse spørgsmål udgangspunkt i anbefaling nr. 6, 8 og 9 i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan af 7. maj 2007 om ændring af knallertundervisningen og nye sanktioner ved knallertforseelser i form af fratagelse af knallertbevis og udskydelse af muligheden for at erhverve kørekort.

Samtidig foreslås det, at aldersgrænsen for førere af lille knallert nedsættes fra 16 til 15 år for at forbedre de unges mobilitet.

Herudover indebærer lovforslaget en tilpasning af reglerne på knallertområdet til kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort (tredje kørekortdirektiv).

Lovforslaget bygger – med visse justeringer – på anbefalingerne fra en arbejdsgruppe under Rigspolitiet, som har haft til opgave at revidere knallertområdet i lyset af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og tredje kørekortdirektiv.

Arbejdsgruppen, der har været sammensat af repræsentanter for Rigspolitiet, Rigsadvokaten, Rådet for Sikker Trafik (tidligere Rådet for Større Færdselssikkerhed) og Justitsministeriet, har den 2. december 2008 afgivet et notat om sine anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert. Notatet er optaget som bilag 2 til lovforslaget.

Lovforslaget skal i øvrigt ses i lyset af det høje antal af personskader ved knallertkørsel. I årene 2006-2009 har der været henholdsvis 998, 1.107, 966 og 749 registrerede personskader ved knallertkørsel, heraf henholdsvis 24, 48, 30 og 15 dræbte. Risikoen pr. kørt

kilometer for at blive dræbt eller kvæstet er endvidere over 10 gange større på knallert end på cykel, jf. rapporten ”Risiko i trafikken 2000-2007” fra DTU Transport.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette lovforslag er der blevet peget på, at en del af knallertulykkerne skyldes, at der benyttes knallerter i ulovlig stand, der er tilvirket til at kunne køre væsentligt hurtigere end den tilladte hastighed på henholdsvis 30 km i timen for lille knallert og 45 km i timen for stor knallert. Der påhviler i dag et strafferetligt ansvar for ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over en knallert med hensyn til at sikre, at knallerten er i lovlig stand. Endvidere gælder der et forbud mod forhandling af ”tuningsdele” til knallerter. Derimod er selve tilvirkningen – f.eks. at en knallertforhandler ”tuner” en knallert for en kunde – ikke særskilt kriminaliseret. Transportministeriet har i den forbindelse tilkendegivet, at man i løbet af efteråret 2011 forventer at fremsætte et lovforslag, der bl.a. har til formål selvstændigt at kriminalisere selve det at foretage sådanne ændringer (”tuning”) af en knallert, hvorved den bringes i ulovlig stand. Det er hensigten, at de nye regler om tuning af knallerter skal træde i kraft senest samtidig med dette lovforslags ikrafttræden.

### 1.2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder følgende hovedpunkter:

Som følge af tredje kørekortdirektiv foreslås der indført selvstændige kørekortkategorier til både stor og lille knallert. Den gældende ordning, hvorefter kørekort til bil og motorcykel også giver ret til at føre stor knallert, foreslås i den forbindelse opretholdt, og lille knallert vil fremover kunne føres af personer, som har erhvervet kørekort til lille eller stor knallert, bil eller motorcykel.

For personer under 18 år forudsættes det, at køreuddannelsen til lille knallert fortsat udbydes af ungdomsskolerne. Uddannelsen foreslås dog forbedret og ledsaget af en egentlig køreprøve (teoriprøve og praktisk prøve), og det foreslås samtidig, at alle undervisere på

området skal gennemgå grundkurset for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Endvidere foreslås det, at personer under 18 år skal have gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus som betingelse for at kunne erhverve ret til lille knallert.

Personer over 18 år, som ønsker at erhverve kørekort til lille knallert, skal alene bestå en teoriprøve, som afholdes af politiet. Lovforslaget indeholder i øvrigt en overgangsordning, hvorefter alle, som ved lovens ikrafttræden lovligt kan føre lille knallert, fortsat vil have ret til dette.

Det foreslås, at aldersgrænsen for førere af lille knallert nedsættes fra 16 til 15 år. I den forbindelse foreslås det samtidig, at der indføres en regel om forældresamtykke, således at en knallertforhandlers salg eller anden overladelse af en knallert til personer under 16 år kun må ske, hvis der foreligger et skriftligt samtykke fra forældremyndighedens indehaver.

Det foreslås, at retten til at føre lille knallert fremover skal kunne frakendes – herunder ubetinget i grovere tilfælde og i gentagelsestilfælde – hvis føreren af en lille knallert begår nærmere angivne lovovertrædelser, herunder spirituskørsel eller kørsel med en knallert, som er i en sådan ulovlig stand som nævnt i færdselslovens § 133 a, stk. 6 (konstruktive ændringer og kvalificeret ulovlig stand med hensyn til maksimalhastigheden) (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9). Kørsel i frakendelsestiden foreslås strafsanktioneret med bøde, dog med mulighed for frihedsstraf i gentagelsestilfælde.

For så vidt angår førere under 18 år foreslås det, at en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert samtidig skal medføre, at det tidspunkt, hvor føreren efter sin alder kan erhverve kørekort til bil mv., udskydes i 6 måneder (til vedkommende er 18½ år gammel), alternativt frakendes i 6 måneder, hvis vedkommende er nået at fylde 18 år og har erhvervet førerret. Samtidig foreslås det, at domstolene ved nye forhold begået i den periode, hvor retten til at føre lille knallert er frakendt, kan forlænge udskydelsen eller frakendelsen af førerretten i op til 2 år.

Det foreslås endvidere, at reglen i færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9) om obligatorisk konfiskation af knallerter suppleres med regler om obligatorisk konfiskation af lille knallert. De typer af færdselsforseelser, som fremover skal medføre obligatorisk konfiskation af lille knallert, svarer i det væsentlige til de tilfælde, hvor der skal ske konfiskation af bil, motorcykel eller stor knallert.

Bødestraffene for at køre på lille knallert før det fyldte 15. år og for i øvrigt at køre uden kørekort (i dag knallertbevis) hertil foreslås skærpet.

Det foreslås, at kørsel med en stor knallert, som er i en sådan ulovlig stand som nævnt i færdselslovens § 133 a, stk. 6 (konstruktive ændringer og kvalificeret ulovlig stand med hensyn til maksimalhastigheden) (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), omfattes af reglerne om førerretsfrakendelse.

Herudover foreslås det, at hvis en fører af et motor-drevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, ubetinget frakendes førerretten, og føreren er under 18 år, regnes frakendelsestiden generelt fra den dag, hvor føreren fylder 18 år, og ikke som i dag fra endelig dom eller vedtagelse. Dette forslag vedrører ikke kun førerretsfrakendelser som følge af forseelser begået ved kørsel på stor knallert, men alle førerretsfrakendelser begået før det fyldte 18. år.

Tilsvarende foreslås det, at hvis en fører af en lille knallert får en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, og føreren er under 15 år, regnes frakendelsestiden først fra den dag, hvor føreren fylder 15 år.

Endelig indebærer lovforslaget, at der bliver skabt udtrykkelig lovhjemmel til, at justitsministeren – i overensstemmelse med den nuværende praksis – kan henlægge administrationen af regler om parkeringsskiver, som fastsættes administrativt i medfør af færdselslovens § 93, til anden offentlig myndighed.

## 2. Stor og lille knallert

### 2.1. Gældende dansk ret

Efter færdselslovens § 2, nr. 6, er en knallert et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm<sup>3</sup> eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30, men højst 45 km i timen, og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Efter § 28, stk. 1, i Trafikstyrelsens (tidligere Færdselsstyrelsen) bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr mv., som ændret senest ved bekendtgørelse nr. 592 af 19. juni 2008, skal en knallert være indrettet således, at den fastsatte hastighedsgrænse på 30 km i timen for en lille knallert og 45 km i timen for en stor knallert ikke kan overskrides med mere end 20 pct.

Under kørsel må hastigheden imidlertid aldrig overstige 30 og 45 km i timen for henholdsvis lille og stor knallert, jf. færdselslovens § 43 a.



Lille knallert skal – i modsætning til stor knallert – efter færdselslovens § 14, stk. 2, føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Det følger af § 3 i Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 811 af 28. juni 2010 om registrering af køretøjer mv. med senere ændringer, at en knallert skal registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer og forsynes med nummerplader, før den tages i brug på færdselslovens område, medmindre der er tale om en lille knallert, som er erhvervet som fabriksny inden den 1. juli 2006, eller en invalideknallert.

Lille knallert må føres af enhver over 18 år og personer i alderen 16-17 år, der har erhvervet knallertbevis. Betingelserne for at opnå knallertbevis er beskrevet nærmere i punkt 3.1.1 nedenfor. Stor knallert må alene føres af personer med kørekort til bil eller motorcykel.

## 2.2. Tredje kørekortdirektiv

I henhold til tredje kørekortdirektiv skal EU-medlemsstaterne indføre kørekort til en ny kategori af køretøjer, kategori AM, som omfatter tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er over 25, men højst 45 kilometer i timen, og lette quadricykler, jf. artikel 4, stk. 2. Direktivet er optaget som bilag 3 til lovforslaget.

En let quadricykel er et firehjulet motorkøretøj, som har en egenvægt på ikke over 350 kg (hvis køretøjet er eldrevet, medregnes batteriets vægt dog ikke) og en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på ikke over 45 km i timen, jf. definitionen i artikel 1, stk. 3, litra a, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF om standardtypegodkendelser.

Aldersgrænsen for at erhverve kørekort til kategori AM er i direktivet som udgangspunkt fastsat til 16 år, men medlemsstaterne kan hæve eller sænke aldersgrænsen op til 18 år eller ned til 14 år, jf. artikel 4, stk. 6, litra a. Medlemsstaterne kan endvidere kræve, at ansøgeren opfylder en række helbredsmæssige krav, jf. artikel 7, stk. 1.

Udstedelse af kørekort til kategori AM forudsætter, at ansøgeren består en teoretisk prøve, jf. artikel 7, stk. 1, litra b. Prøven skal leve op til minimumskravene i direktivets bilag II. Medlemsstaterne kan tillige kræve, at ansøgeren består en praktisk prøve.

Ikke kun kørekort til kategori AM, men også kørekort til motorcykel og bil giver ret til at føre køretøjer af kategori AM, jf. artikel 6, stk. 2, litra d. Vælger en medlemsstat at indføre en praktisk prøve, kan det dog bestemmes, at det ud over kørekort til kategori AM kun er kørekort til motorcykel, som giver adgang til at føre de pågældende køretøjer.

De regler, som er nødvendige for at gennemføre de nævnte bestemmelser i direktivet, skulle have været vedtaget og offentliggjort senest den 19. januar 2011, og reglerne skal anvendes fra den 19. januar 2013.

## 2.3. Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen bemærker, at definitionen af knallerter i tredje kørekortdirektiv omfatter både den nuværende lille knallert (som kan køre maksimalt 30 km i timen) og den store knallert (som kan køre maksimalt 45 km i timen), og at der fremover vil være krav om kørekort til lille knallert, medmindre definitionen af lille og stor knallert ændres. Knallerter, der kan køre maksimalt 25 km i timen, er ikke omfattet af direktivet, og Danmark kan således fastsætte egne regler for denne gruppe af knallerter.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør der fortsat være en type af knallerter, hvortil der ikke kræves kørekort.

Arbejdsgruppen har derfor ved afgivelsen af sine anbefalinger forudsat, at opdelingen i lille og stor knallert ændres således, at en stor knallert har en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km i timen og en lille knallert en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 25 km i timen. En stor knallert vil herefter svare til tredje kørekortdirektivs kategori AM.

Der henvises til punkt 6.1 i arbejdsgruppens notat.

## 2.4. Justitsministeriets overvejelser

Som påpeget af arbejdsgruppen indebærer tredje kørekortdirektiv, at der fra den 19. januar 2013 vil skulle kræves kørekort til alle knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 kilometer i timen, herunder også den danske ”lille knallert”, som har en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Hvis man – som foreslået af arbejdsgruppen – ændrer på skillelinjen mellem lille og stor knallert ved at sætte den konstruktivt bestemte maksimale hastighed for lille knallert ned til 25 km i timen, kan direktivets krav opfyldes samtidig med, at man opretholder den nuværende ordning, hvor lille knallert ikke kræver kørekort for personer over 18, men dog knallertbevis for så vidt angår unge under 18 år.

Justitsministeriet har imidlertid efter nærmere overvejelser fundet, at man – i modsætning til arbejdsgruppens model – bør bibeholde den nuværende grænse for lille knallert på 30 km i timen. Det skyldes, at denne grænse i dag er fast indarbejdet i såvel færdselsreglerne som den danske trafikultur, og at der efter Justitsministeriets opfattelse ikke er afgørende færdselsmæssige hensyn, der kan begrunde en ændring.

For at leve op til tredje kørekortdirektiv foreslår Justitsministeriet derfor, at der indføres et kørekort til lille knallert, som de 15-17-årige kan erhverve på ungdomsskole (hvor de 16-17-årige i dag erhverver knallertbevis), og som personer over 18 år kan erhverve ved at aflægge en teoriprøve hos politiet.

Lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse med denne løsning, jf. nærmere herom punkt 3.1.3 nedenfor.

### 3. Krav til førere af knallerter

#### 3.1. Lille knallert

##### 3.1.1. Gældende ret

Lille knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år, jf. færdselslovens § 63, stk. 1, og personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert, jf. § 63, stk. 2, 1. pkt. Kravet om knallertbevis gælder dog ikke for personer, der har erhvervet kørekort til traktor, jf. § 63, stk. 2, 2. pkt., og gælder endvidere kun for personer, der har bopæl her i landet, jf. § 63, stk. 7.

De nærmere uddannelsesmæssige krav til erhvervelse af knallertbevis fremgår af bekendtgørelse nr. 133 af 2. marts 2005 om obligatorisk knallertundervisning og knallertbeviser, som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 4. juli 2006.

Det følger af § 5 i bekendtgørelsen, at en elev anses for at have deltaget i undervisningen med et tilfredsstillende resultat, når den pågældende har deltaget i undervisningen i mindst 21 timer og har besvaret tre prøver udfærdiget af Rådet for Sikker Trafik (tidligere Rådet for Større Færdselssikkerhed) på tilfredsstillende måde. Bedømmelsen af prøverne foretages af læreren.

Undervisningen udbydes af kommunerne i ungdomsskoleregi. Som lærere anvendes ungdomsskolelærere med faglige og pædagogiske forudsætninger. Det kan f.eks. være kørelærere, polititjenestemænd, folkeskolelærere og andre med særlig interesse og forudsætning for knallertundervisningen.

Lærerne tilbydes et grundkursus i obligatorisk knallertundervisning, som omhandler en række faglige og pædagogiske emner, der har til formål at kvalificere lærerne til selvstændigt at forestå knallertundervisningen. Kurset, som udbydes af ungdomsskolerne efter behov, koster ca. 5.000 kr. En ikke uvæsentlig del af lærerne har dog ikke gennemført dette kursus.

Der stilles ingen helbredsmæssige krav til ansøgeren i forbindelse med udstedelse af et knallertbevis.

For udstedelsen af beviset betales 100 kr., jf. færdselslovens § 124 d.

For så vidt angår kravene i tredje kørekortdirektiv til knallertførere henvises til punkt 2.2 ovenfor.

#### 3.1.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag

Det er overordnet Rigspolitiets arbejdsgruppes opfattelse, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de gældende alderskrav til knallertførere, og arbejdsgruppen anbefaler således, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver de nuværende 16 år.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der fortsat bør være krav om erhvervelse af knallertbevis for de 16-17-årige ved kørsel på lille knallert, ligesom arbejdsgruppen ikke finder grundlag for at ændre på ordningen, hvorefter personer over 18 år uden videre kan køre på lille knallert. Den gældende ordning, hvorefter unge med traktorkørekort ikke behøver at erhverve knallertbevis for at føre lille knallert, bør imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse afskaffes henset til de ændringer i knallertundervisningen, som arbejdsgruppen foreslår, jf. nærmere herom nedenfor.

Arbejdsgruppen anbefaler, at undervisningen i forbindelse med erhvervelse af knallertbevis forbedres og suppleres med yderligere lektioner. Da hovedparten af knallertulykkerne efter arbejdsgruppens vurdering ikke skyldes de unges manglende manøvrerfærdigheder eller regelkendskab, er det efter arbejdsgruppens opfattelse vigtigt, at undervisningsplanen kommer til at indeholde mere risikoforståelse og holdningsbearbejdning.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at undervisningens varighed øges med minimum seks lektioner, som skal anvendes til undervisning i risikoforståelse, og at det fremover er et krav, at undervisningen strækker sig over en periode med flere undervisningsdage, så undervisningen f.eks. ikke vil kunne gennemføres på en weekend.

Arbejdsgruppen anfører også, at det fortsat bør være kommunerne (ungdomsskolerne), der forestår undervisningen, idet ungdomsskolerne har pædagogisk erfaring i at håndtere den pågældende aldersgruppe. Undervisningen bør efter arbejdsgruppens opfattelse varetages af godkendte kørelærere eller særligt uddannede lærere, der som noget nyt skal – og ikke blot kan – have gennemgået grundkurset for lærere i obligatorisk knallertundervisning.

Arbejdsgruppen anbefaler desuden, at den obligatoriske knallertundervisning afsluttes med både en teoriprøve og en praktisk prøve, som eleverne skal bestå for at modtage beviset. Prøverne skal afspejle undervisningens indhold, herunder evnen til at manøvrere knallerten

forsvarligt i trafikken og evnen til at træffe fornuftige og sikre valg. Prøverne vil højne undervisningens status og det at køre på knallert i det hele taget. Arbejdsgruppen finder, at både teoriprøven og den praktiske prøve bør afholdes af ungdomsskolen med anvendelse af udefra kommende censorer.

Arbejdsgruppen anfører i samme forbindelse, at det beløb på 100 kr., som i dag betales for udstedelse af knallertbevis, kan sættes op som følge af ændringerne i den obligatoriske knallertundervisning, men at beløbet dog ikke må blive så højt, at de unge vil fravælge knallertbeviset og satse på ikke at blive stoppet af politiet. Arbejdsgruppen peger på den baggrund på et beløb på mellem 500 og 1.000 kr. som betaling for knallertbevis.

Der henvises til punkt 6.2 og 6.3 i arbejdsgruppens notat.

### 3.1.3. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet foreslår i modsætning til arbejdsgruppens anbefaling, at aldersgrænsen for førere af lille knallert, som i dag er 16 år, nedsættes til 15 år. Med forslaget ønsker regeringen at forbedre de unges mobilitet. Det gælder navnlig for de 15-årige unge, 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.

Forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen for førere af lille knallert skal ses i sammenhæng med, at der med lovforslaget samtidig foreslås indført en række tiltag, som sigter til at forbedre færdselsikkerheden for knallertførere, herunder en række tiltag, som særligt retter sig mod unge knallertførere. Det gælder således forslagene om forbedringen af knallertuddannelsen i ungdomsskolerne, indførelse af krav om færdselsrelateret førstehjælpskursus, skærpede sanktioner, herunder mulighed for førerretsudskyldelse, samt indførelse af et krav om forældresamtykke ved salg mv. af knallert til unge under 16 år. Udover det anførte i dette punkt henvises der til punkt 4.1.3 og punkt 5 nedenfor.

Med henblik på at bevare den gældende konstruktivt bestemte maksimale hastighed for lille knallert på 30 km i timen og samtidig opfylde kravene i tredje kørekortdirektiv, jf. punkt 2.2 ovenfor, finder ministeriet, at det er nødvendigt, at det knallertbevis, som i dag kan erhverves af 16-17-årige, erstattes af et kørekort til lille knallert, som fremover skal kunne erhverves af 15-17-årige. Endvidere skal personer over 18 år have kørekort for at føre lille knallert, jf. nærmere herom nedenfor.

Justitsministeriet forudsætter, at kørekortet til lille knallert skal udstedes i EU-format til kategori AM med

tilføjelse af en national kode, som vil begrænse kørekortet til kun at gælde lille knallert. Den nationale kode vil kun gælde i Danmark. Det betyder, at når kørekortindehaveren er fyldt 16 år, vil kørekortet give ret til at føre alle knallert omfattet af tredje kørekortdirektiv i de øvrige EU-lande. Direktivet giver i øvrigt mulighed for, at de enkelte EU-lande kan vælge at anerkende kørekort til kategori AM, selv om kørekortindehaveren er under 16 år.

Justitsministeriet er enig i, at ungdomsskolerne fortsat bør forestå uddannelsen af knallertførere under 18 år, og at undervisningen bør forbedres og ledsages af en køreprøve som foreslået af arbejdsgruppen. Det forudsættes, at denne køreprøve for så vidt angår den teoretiske del skal leve op til minimumskravene i tredje kørekortdirektiv, jf. punkt 2.2 ovenfor, og kan gå ud over disse minimumskrav, hvis pædagogiske og/eller færdselsikkerhedsmæssige hensyn begrundet dette.

Justitsministeriet finder det dog ikke påkrævet, at prøven bedømmes af både den pågældende ungdomsskolelærer og en udefra kommende censor. Justitsministeriet finder imidlertid, at det i hvert fald for så vidt angår den praktiske prøve vil være hensigtsmæssigt, at prøven afvikles og vurderes af en anden end elevens egen lærer.

For at sikre, at den unge har opnået en vis modenhed, inden øvelseskørsel på vej påbegyndes, og for at der ikke skal gå for lang tid mellem, at den unge har gennemført knallertuddannelsen og til, at den unge fylder 15 år og kan påbegynde knallertkørslen selv, agter Justitsministeriet i medfør af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 63, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, administrativt at fastsætte regler om, hvornår man tidligst kan påbegynde ungdomsskolens knallertuddannelse.

Herudover finder Justitsministeriet, at det for personer under 18 år bør være en betingelse for erhvervelse af kørekort til lille knallert, at vedkommende har gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus i lighed med, hvad der siden 2006 har været et krav ved førstegangserhvervelse af førerret til bil, motorcykel mv., jf. § 25 i kørekortbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 med senere ændringer). Kurset består af 7 timers undervisning indeholdende førstehjælp i basal genoplivning (3 timer) og færdselsrelateret førstehjælp (4 timer), og undervisningen skal forestås af instruktør godkendt af Dansk Førstehjælpsråd, jf. bilag 9 til kørekortbekendtgørelsen.

Kurset udbydes af forskellige private virksomheder og organisationer, og prisen for deltagelse ses typisk at ligge mellem 400-600 kr. I nogle kommuner ses kurset dog

også at blive udbudt i ungdomsskoleregi, enten gratis eller mod betaling.

Justitsministeriet forudsætter, at det færdselsrelaterede førstehjælpskursus, der skal tages af unge knallertførere, er tilpasset den unge aldersgruppe, og at den færdselsrelaterede del af kurset skal have særlig fokus på de uheldstyper og risici, der kan være forbundet med knallertkørsel. Endvidere forudsætter Justitsministeriet, at det – ligesom ved kørekort til bil mv. – er den enkelte unge selv, der må sørge for at gennemføre førstehjælpskurset hos en privat udbyder samt afholde udgifterne dertil. De enkelte kommuner vil dog, som det er tilfældet i nogle kommuner i dag, kunne vælge at udbyde et sådant færdselsrelateret førstehjælpskursus i ungdomsskoleregi, enten gratis eller mod betaling.

De nærmere regler om kursets gennemførelse og indhold vil blive fastsat administrativt i medfør af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 63, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 7. I den forbindelse vil Justitsministeriet overveje, om personer, der har gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus ved erhvervelsen af kørekort til lille knallert, bør kunne nøjes med at gennemføre en del af førstehjælpskurset til bil mv., hvis vedkommende senere ønsker at erhverve førerret til bil mv.

For så vidt angår personer, der er fyldt 18 år, bør der – med henblik på at bibeholde den nuværende skillelinje mellem lille og stor knallert – som følge af tredje kørekortdirektiv indføres krav om kørekort til lille knallert. Erhvervelse af kørekortet vil efter direktivet forudsætte, at ansøgeren består en teoriprøve, som opfylder direktivets minimumskrav. Denne prøve foreslås afholdt af politiet. Justitsministeriet vil sørge for, at de pågældende vil få gratis adgang til undervisningsmateriale med henblik på, at de kan forberede sig på prøven.

Justitsministeriet finder ikke for denne persongruppe grundlag for at stille krav om en praktisk prøve, deltagelse i undervisning eller gennemførelse af et færdselsrelateret førstehjælpskursus.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at der fortsat ikke bør være særlige helbredsmæssige betingelser forbundet med retten til at føre lille knallert.

I overensstemmelse med udgangspunktet i tredje kørekortdirektiv, jf. punkt 2.2, og arbejdsgruppens anbefaling finder ministeriet, at kørekort til motorcykel og bil – men ikke kørekort til traktor (motorredskab) – også bør give ret til at føre lille knallert.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 7. De omtalte ændringer vil i øvrigt blive gennemført administrativt ved en ændring af kørekortbekendtgørelsen i henhold til færdselslovens § 56, stk. 5, og af bekendtgørelsen om

obligatorisk knallertundervisning og knallertbeviser i henhold til færdselslovens § 63, stk. 5, som affattet ved førnævnte bestemmelse i dette lovforslag.

### 3.2. Stor knallert

#### 3.2.1. Gældende ret

Stor knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel, jf. færdselslovens § 63 a, stk. 1, og som således opfylder de krav med hensyn til alder, helbred, køreundervisning og køreprøve, der knytter sig hertil, jf. kørekortbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 med senere ændringer).

For så vidt angår kravene i tredje kørekortdirektiv til knallertførere henvises til punkt 2.2 ovenfor.

#### 3.2.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag

Rigspolitichefens arbejdsgruppe vurderer, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de nuværende alderskrav til knallertførere, og arbejdsgruppen anbefaler således, at aldersgrænsen for at føre stor knallert forbliver de nuværende 18 år.

Arbejdsgruppen finder, at køreundervisningen vedrørende den nye kategori AM – som svarer til den af arbejdsgruppen foreslåede definition af stor knallert, jf. punkt 2.3 ovenfor, med tillæg af lette quadricykler – i høj grad skal svare til køreundervisningen til kategori A (motorcykel). Der skal dog udarbejdes en undervisningsplan særligt til kategori AM, da de to typer af køretøjer ikke er fuldt ud sammenlignelige, idet eksempelvis undervisning i kørsel på motorvej ikke vil være relevant for stor knallert.

Arbejdsgruppen peger desuden på, at det bør være en betingelse for erhvervelse af kørekort til kategori AM, at der består en køreprøve bestående af både en teoriprøve og en praktisk prøve.

Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter både kørekort til bil og motorcykel tillige giver ret til at føre stor knallert, bør opretholdes.

Arbejdsgruppen finder i øvrigt, at der (fortsat) bør gælde de samme helbredsmæssige krav med hensyn til at føre stor knallert, som gælder med hensyn til at føre bil og motorcykel.

Der henvises til punkt 6.2-6.4 i arbejdsgruppens notat.

#### 3.2.3. Justitsministeriets overvejelser

Arbejdsgruppen har i sin rapport forudsat, at begrebet stor knallert fremover skal omfatte alle knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 25, men højst 45 km i timen. Justitsministeriet lægger imidlertid med

dette lovforslag op til at bibeholde den nuværende definition af stor knallert, som alene omfatter knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 30, men højst 45 km i timen, jf. punkt 2.4 ovenfor.

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefaling om at bibeholde alderskravet på 18 år for kørsel på stor knallert. Ministeriet er desuden enig i, at både kørekort til motorcykel og bil fortsat bør give ret til også at føre stor knallert.

Justitsministeriet kan i øvrigt i det hele tilslutte sig arbejdsgruppens anbefalinger om køreundervisning, køreprøve og helbredsmæssige krav i forbindelse med erhvervelse af kørekort til stor knallert.

Det forudsættes, at kørekort til stor knallert i overensstemmelse med tredje kørekortdirektiv udstedes i EU-format til kategori AM og giver ret til at føre både stor og lille knallert.

Arbejdsgruppen har ikke taget stilling til, om kravet i færdselslovens § 56, stk. 4, om udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg også skal gælde for stor knallert. Efter Justitsministeriets opfattelse er der ikke behov for en sådan ordning for så vidt angår stor knallert.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, 4 og 24. De omtalte ændringer vil i øvrigt blive gennemført administrativt i henhold til færdselslovens § 56, stk. 5.

#### 4. Straf og sanktioner

##### 4.1. Lille knallert

###### 4.1.1. Gældende ret

De fleste overtrædelser af færdselsloven, der begås med lille knallert, straffes med bøde efter færdselslovens § 118. Som eksempel kan nævnes overtrædelse af § 63, stk. 1 og 2 (kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis til lille knallert), der i praksis straffes med en bøde på 500 kr., jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager, som rettet senest i august 2010.

Færdselsloven indeholder endvidere en særlig bestemmelse i § 117 c om spirituskørsel med lille knallert, der straffes med bøde eller, hvis den pågældende tidligere er dømt for spirituskørsel, med fængsel indtil 1 år.

Herudover indeholder færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), en særlig adgang til at konfiskere en lille knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller derover, hvis ejeren (brugeren) en gang tidligere inden

for de seneste 3 år har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse.

Færdselsloven indeholder derimod ikke regler om frakendelse af knallertbeviser eller regler, der i øvrigt bevirker, at retten til at føre lille knallert kan begrænses eller frakendes. Reglerne i færdselslovens §§ 125 og 126 om henholdsvis betinget og ubetinget frakendelse af førerretten omfatter således alene frakendelse af retten til at føre motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort.

Bødestraffe efter færdselsloven nedsættes i øvrigt generelt til det halve af den takstmæssige bøde, dog minimum 300 kr., for unge under 18 år, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000, punkt 2.2.2.

Det bemærkes for så vidt angår det anførte om de gældende bødetakster, at justitsministeren den 15. december 2010 har fremsat lovforslag nr. L 101 om ændring af færdselsloven, der bl.a. lægger op til en række forhøjelser af bøderne på færdselsområdet. Såfremt lovforslaget vedtages, vil det bl.a. indebære, at minimumsbøden for overtrædelser af færdselsloven med motordrevet køretøj, herunder lille knallert, fremover forventes at blive på 1.000 kr. I de tilfælde, hvor bøden nedsættes til det halve for unge under 18 år, vil bøden fremover blive på minimum 500 kr. Der henvises i øvrigt til lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 og bemærkningerne hertil.

##### 4.1.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag

Rigspolitiets arbejdsgruppe vurderer, at der er behov for en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af færdselsloven ved kørsel med lille knallert og peger i den forbindelse på følgende tiltag:

###### 4.1.2.1. Frakendelse af retten til at føre lille knallert

Arbejdsgruppen finder, at det bør være muligt ved visse grovere overtrædelser af færdselsloven at frakende retten til at føre lille knallert.

Arbejdsgruppen lægger i den forbindelse bl.a. vægt på den præventive effekt, som en eventuel frakendelse af knallertbeviset må forventes at have i forhold til unge, som f.eks. foretager konstruktive ændringer af deres små knallerter med henblik på at kunne køre med væsentligt højere hastigheder end tilladt. Arbejdsgruppen er opmærksom på de skærpede regler for konfiskation af konstruktivt ændrede knallerter, der blev gennemført ved lov nr. 491 af 17. juni 2008, og forventer, at disse skærpelser i sig selv vil have en væsentlig præventiv effekt, men arbejdsgruppen vurderer samtidig, at en mulighed for at kunne frakende føreren knallertbeviset vil kunne bidrage til denne effekt og dermed til en væsentlig

reduktion af omfanget af kørsel med lille knallert med konstruktive ændringer.

Arbejdsgruppen peger også på, at en frakendelse af retten til at køre på lille knallert efter omstændighederne vil være en relevant sanktion at kunne bringe i anvendelse også over for personer, der er over 18 år, og som dermed ikke skal være i besiddelse af knallertbevis. Arbejdsgruppen lægger herved navnlig vægt på, at en sådan sanktion skønnes at kunne få en væsentlig præventiv effekt i forhold til antallet af spiritusulykker med knallertkørere over 35 år, jf. bilag 1 til arbejdsgruppens notat (bilag 2 til dette lovforslag).

Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om færdselslovens eksisterende frakendelsessystem for motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, bør ændres, så det også omfatter frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør overtrædelser begået på lille knallert imidlertid ikke få konsekvenser for retten til at føre (andre) motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. dog punkt 4.1.2.2 nedenfor.

Arbejdsgruppen finder heller ikke, at overtrædelser begået under kørsel i bil eller på motorcykel bør få konsekvenser for den pågældendes ret til at føre lille knallert.

Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på, at der ikke for personer over 18 år er krav om kørekort til at føre lille knallert, og at der ikke umiddelbart kan sættes lighedstegn mellem den pågældendes (manglende) egnethed til henholdsvis at føre bil og lille knallert. Arbejdsgruppen finder således ikke, at der er behov for, at frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, tillige medfører, at den pågældende ikke vil kunne føre lille knallert.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at der indføres en ordning, der indebærer, at retten til at føre lille knallert alene kan frakendes som følge af overtrædelser begået med lille knallert.

Der henvises til punkt 6.5.2.1 i arbejdsgruppens notat.

De overtrædelser, som skal kunne medføre en frakendelse af retten til at føre lille knallert, bør efter arbejdsgruppens opfattelse være overtrædelser, hvor kørslen indebærer en risiko for færdselssikkerheden, f.eks. ved spirituskørsel eller hastighedsovertrædelser.

Arbejdsgruppen har herved taget udgangspunkt i de tilfælde, der ved kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, medfører frakendelse af førerretten. Arbejdsgruppen finder dog også, at overtrædelser af reglerne om knallerters maksimalhastighed eller af for-

buddet mod konstruktive ændringer i visse tilfælde bør medføre *frakendelse* af førerretten.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at der skal kunne ske *betinget frakendelse* af retten til at føre lille knallert, hvis føreren:

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har forvoldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har overtrådt hastighedsgrænsen i færdselslovens § 43 a for lille knallert med mere end 60 pct.,
- 3) har gjort sig skyldig i spirituskørsel, jf. færdselslovens § 53, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen med en promille på 1,20 eller derunder eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på 0,60 mg eller derunder,
- 4) har gjort sig skyldig i en overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 (kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer), eller en overtrædelse af § 54, stk. 2 (kørsel under påvirkning af sygdom, svækkelse mv.), hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder, eller
- 5) overtræder færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1 eller 2, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr (reglerne om knallerters konstruktivt bestemte maksimalhastighed og om konstruktive ændringer med henblik på hastighedsforøgelse).

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at prøvetiden for den betingede frakendelse fastsættes til 3 år svarende til reglen i færdselslovens § 125, stk. 4, om prøvetiden for betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

I relation til spirituskørsel efter færdselslovens § 53, jf. nr. 3 ovenfor, er det arbejdsgruppens synspunkt, at der bør ske betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert som følge af spirituskørsel på lille knallert under samme betingelser som dem, der efter gældende ret medfører betinget frakendelse af førerretten ved spirituskørsel på stor knallert (og i bil og på motorcykel), jf. færdselslovens §§ 53 og 125, stk. 1, nr. 8, jf. § 126, stk. 1, nr. 1.

Det er ligeledes arbejdsgruppens synspunkt, jf. nr. 4 ovenfor, at overtrædelser af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2 (om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer eller kørsel, hvor føreren på grund af sygdom, svækkelse, mangel på søvn mv. er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde), der begås på lille knallert, skal bevirke betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert under samme betingelser som dem, der efter gældende ret medfører betinget frakendelse af førerretten ved sådan kørsel på stor knallert

(og i bil og på motorcykel), jf. færdselslovens §§ 54, stk. 1 og 2, og 125, stk. 1, nr. 9, jf. § 126, stk. 1, nr. 2.

Med hensyn til forslaget om, at overtrædelser af reglerne om knallerter konstruktivt bestemte maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter skal kunne medføre frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. punkt 5 ovenfor, bemærker arbejdsgruppen, at det på den ene side kan tale imod frakendelse i de pågældende tilfælde, at der alene er tale om, at knallerten er i ulovlig stand, uden at der nødvendigvis samtidig har foreligget en konkret trafikfarlig situation. På den anden side er det veldokumenteret, at en af de væsentligste ulykkes- og skadesfaktorer i trafikulykker er hastighed, og at mere end hver tredje personskadeulykke med 15-17-årige på lille knallert sker med hastigheder over 40 km i timen. Kørsel med hastigheder, der ligger over det tilladte, udgør således en væsentlig færdsels-sikkerhedsmæssig risiko for knallertføreren selv og for medtrafikanterne.

Det er på den baggrund arbejdsgruppens opfattelse, at det er nødvendigt og rimeligt at imødegå overtrædelser af reglerne om knallerter konstruktivt bestemte maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer med henblik på hastighedsforøgelse med en frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert skal være resultatet, hvis knallerten er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis knallerten kan køre 43 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Arbejdsgruppen har overvejet, om føreren i disse tilfælde skal frakendes retten til at føre lille knallert, uanset om føreren er ejer, bruger eller eksempelvis blot har lånt knallerten. Arbejdsgruppen finder dog, at frakendelse alene bør ske, hvis føreren samtidig er ejer (bruger) af knallerten, idet alene ejeren (brugeren) af knallerten er ansvarlig for knallertens lovlige stand.

Arbejdsgruppen bemærker i tilknytning hertil, at den fører, der blot har lånt knallerten, vil kunne straffes, hvis han har ført knallerten med en hastighed, der overstiger de hastighedsgrænser, der er fastsat i færdselslovens § 43 a. Arbejdsgruppen bemærker endvidere, at hvis hastigheden ydermere er overskredet med mere end 60 pct., skal føreren i øvrigt – efter arbejdsgruppens forslag – som følge heraf betinget frakendes retten til at føre lille knallert.

Der henvises til punkt 6.5.2.2 i arbejdsgruppens notat.

Arbejdsgruppen foreslår, at grove eller gentagne overtrædelser af visse bestemmelser i færdselsloven begået med lille knallert skal medføre, at der sker *ubetinget frakendelse* af retten til at føre lille knallert.

Som grove overtrædelser anser arbejdsgruppen spirituskørsel med en promille på over 1,20 (eller alkohol-koncentration i udåndingsluften over 0,60 mg) samt overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2 (kørsel under påvirkning af sygdom, svækkelse mv.), begået under skærpene omstændigheder. Arbejdsgruppen peger på, at tilsvarende overtrædelser begået med motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, vil medføre ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 og 2.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at overtrædelser begået i prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert skal medføre ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Arbejdsgruppen foreslår desuden, at ubetinget frakendelse skal ske, hvis en fører af en lille knallert gør sig skyldig i flere forhold, der hver for sig vil medføre betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Arbejdsgruppen peger på, at en sådan frakendelsesordning vil svare til den, der gælder for frakendelse af retten til at føre motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7 og 8.

Arbejdsgruppen har overvejet, om længden af frakendelsestiden skal afhænge af overtrædelsens grovhed, således som det er tilfældet ved frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og om der bør ske skærpelse af frakendelsestidens længde i gentagelsestilfælde.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at frakendelsestidens længde af hensyn til reglernes pædagogiske og præventive sigte samt letforståelighed bør fastsættes til en fast frakendelsesperiode, som efter arbejdsgruppens opfattelse passende kan være 2 år i alle tilfælde uanset overtrædelsens karakter. I gentagelsestilfælde bør der dog efter arbejdsgruppens opfattelse kunne fastsættes en frakendelsestid, der går ud over 2 år.

Arbejdsgruppen anfører dog også, at den foreslåede frakendelsesordning kan suppleres med en mulighed for domstolene for under særlig formildende omstændigheder at lade en frakendelse ske betinget i tilfælde, hvor frakendelse ellers skulle ske ubetinget.

Arbejdsgruppen bemærker afslutningsvis, at der ikke findes et centralt register over udstedte knallertbeviser, og at arbejdsgruppen ikke har taget stilling til, hvorledes frakendelser af retten til at føre lille knallert mest hensigtsmæssigt bør registreres, eller hvorvidt der bør være hjemmel til administrativ inddragelse af knallertbeviser.

Der henvises til punkt 6.5.2.3 i arbejdsgruppens notat.

#### 4.1.2.2. Førerretsudskyldelse for unge under 18 år

Arbejdsgruppen har overvejet, om grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven begået på lille knallert bør kunne få konsekvenser for de unges mulighed for at erhverve førerret til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, f.eks. bil eller motorcykel. Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at denne persongruppe er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, og at der derfor kan være et behov for særlige tiltag i forhold til denne persongruppe.

Arbejdsgruppen bemærker endvidere, at en undersøgelse fra december 2002, som Rådet for Sikker Trafik (tidligere Rådet for Større Færdselssikkerhed) og de tidligere amter står bag, viser, at risikoen for at miste kørekortet har en langt større adfærdsregulerende effekt end bøder.

Arbejdsgruppen bemærker desuden, at anvendelse af særlig strenge sanktioner over for yngre trafikanter i forvejen kendes fra gældende ret og henviser herved til færdselslovens § 127 om kørselsforbud, som navnlig anvendes over for yngre bilister, der lige har erhvervet kørekort.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at en ordning, hvor tidspunktet for den unges mulighed for at erhverve kørekort udskydes som følge af overtrædelser, der er begået på lille knallert, vil kunne have en væsentlig præventiv effekt.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der indføres en sanktion, hvorefter en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert tillige medfører, at retten til at erhverve kørekort til bil mv. udskydes i 6 måneder, hvis den pågældende er under 18 år. Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at varigheden af sanktionen skal kunne forlænges i op til 2 år i gentagelsestilfælde.

Der henvises til punkt 6.5.2.4 i arbejdsgruppens notat.

#### 4.1.2.3. Bøde for kørsel på lille knallert i frakendelsestiden

Som følge af forslaget om at indføre mulighed for frakendelse af retten til at føre lille knallert er det efter arbejdsgruppens opfattelse nødvendigt at sanktionere førerens eventuelle kørsel på lille knallert i frakendelsestiden.

Af arbejdsgruppens notat fremgår bl.a., at arbejdsgruppen i den forbindelse har overvejet, hvorvidt straffen for at føre lille knallert i frakendelsestiden bør være den samme som ved kørsel i frakendelsestiden med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens § 117 a.

Arbejdsgruppen bemærker i tilknytning hertil, at strafpåstanden i førstegangstilfælde af overtrædelse af § 117 a er en bøde svarende til en måneds nettoløn og i andengangstilfælde fængsel i 10 dage, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Arbejdsgruppen finder, at overtrædelse af forbuddet mod kørsel på lille knallert i frakendelsestiden som udgangspunkt må vurderes med samme alvor, som hvis der er tale om kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse af retten til at køre bil mv. Det er imidlertid også arbejdsgruppens opfattelse, at det må forventes, at en stor del af overtrædelserne vil blive begået af unge under 18 år, og at det derfor ikke vil forekomme proportionalt, at der allerede i andengangstilfælde bliver tale om fængselsstraf.

Arbejdsgruppen finder derfor, at der bør anvendes lempeligere sanktioner, som passende kan fastsættes svarende til sanktionerne ved spirituskørsel begået med lille knallert, hvor strafpåstanden i førstegangstilfælde er en bøde på 2.000 kr., og hvor der først i tredjegangstilfælde bliver påstand om frihedsstraf, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Der henvises til punkt 6.5.2.5 i arbejdsgruppens notat.

#### 4.1.2.4. Bødestraffen for kørsel på lille knallert før det fyldte 16. år

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere en skærpelse af straffen for overtrædelse af færdselslovens § 63, stk. 1 (alderskravet for kørsel på lille knallert), der efter de gældende bødetakster er på 500 kr., jf. ovenfor i punkt 4.1.1.

En bøde på 500 kr. er efter arbejdsgruppens opfattelse næppe en tilstrækkelig alvorlig sanktion, som understreger vigtigheden af, at unge under 16 år ikke kører på lille knallert. Det er derfor efter arbejdsgruppens vurdering nødvendigt, at der sker en væsentlig forhøjelse af bøden, således at den kan medvirke til, at de unge afholder sig fra at køre på knallert, før de er fyldt 16 år.

Arbejdsgruppen finder, at en bøde på 2.000 kr. vil kunne udgøre en tilstrækkelig alvorlig sanktion. Arbejdsgruppen lægger herved vægt på, at mange unge i denne aldersgruppe formentlig ikke har indtægter af betydning. Arbejdsgruppen bemærker desuden, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til bøderne for kørsel i frakendelsestiden og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis, jf. ovenfor under punkt 4.1.2.3 og nedenfor under punkt 4.1.2.5.

Der henvises til punkt 6.5.2.6 i arbejdsgruppens notat.



#### 4.1.2.5. Bødestraffen for kørsel på lille knallert uden knallertbevis

Arbejdsgruppen finder, at den nuværende bødetakst på 500 kr. for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis ikke i tilstrækkelig grad afspejler betydningen af, at de 16-17-årige gennemfører den obligatoriske knallertundervisning.

Arbejdsgruppen bemærker, at bøden for overtrædelse af færdselslovens § 63 a, stk. 1, ved kørsel på stor knallert uden at have erhvervet kørekort er 5.000 kr. i første gangstilfælde og for unge under 18 år 2.500 kr., jf. dog nedenfor i punkt 4.2.1.3 vedrørende lovforslag nr. L 101 om forhøjelse af bøderne på færdselsområdet. Ved udmålingen af bøden i disse tilfælde skal der efter færdselslovens § 117 d tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk gevinst. Det fremgår af forarbejderne til denne bestemmelse, at der ved fastsættelsen af bødens størrelse er taget hensyn til, at den skal stå i forhold til de udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort, således at der ikke kan spekuleres i ikke at tage kørekort.

Arbejdsgruppen påpeger i tilknytning hertil, at betalingen for udstedelse af knallertbevis fremover formentlig hæves. For at imødegå, at der kan spekuleres i at undlade at erhverve knallertbevis, finder arbejdsgruppen, at bøden for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis bør forhøjes til 2.000 kr., således at den væsentligt overstiger udgiften til et knallertbevis.

Arbejdsgruppen bemærker desuden, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til bøderne for kørsel i frakendelsestiden og kørsel uden at have alderen til at kunne erhverve kørekort, jf. ovenfor under punkt 4.1.2.3 og 4.1.2.4.

Der henvises til punkt 6.5.2.7 i arbejdsgruppens notat.

#### 4.1.2.6. Bødens størrelse for unge under 18 år

Arbejdsgruppen anbefaler, at de bøder på 2.000 kr., som efter arbejdsgruppens forslag skal være sanktionen for kørsel på lille knallert henholdsvis i frakendelsestiden, før det fyldte 16. år og uden knallertbevis, jf. punkt 4.1.2.3-4.1.2.5 ovenfor, ikke nedsættes for unge under 18 år. Det er tillige arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke fremover bør ske nedsættelse af bøden for spirituskørsel med lille knallert for unge under 18 år.

Der henvises til punkt 6.5.2.5-6.5.2.7 i arbejdsgruppens notat.

#### 4.1.3. Justitsministeriets overvejelser

##### 4.1.3.1. Generelt

Justitsministeriet kan tiltræde de forslag om indførelse af nye sanktioner og skærpelse af eksisterende sanktioner vedrørende lille knallert, som arbejdsgruppen er fremkommet med, og lovforslaget er – med visse justeringer, jf. nærmere herom nedenfor – udarbejdet i overensstemmelse hermed.

Det forudsættes i den forbindelse, at bødeniveauet for kørsel i frakendelsestiden på lille knallert, spirituskørsel på lille knallert og kørsel før det fyldte 16. år (efter lovforslaget før det fyldte 15. år) eller uden behørigt kørekort til lille knallert (i dag knallertbevis) fremover bliver som foreslået af arbejdsgruppen, herunder at der ikke sker nedsættelse til det halve for unge under 18 år eller personer med særlig lav indkomst.

Justitsministeriet skal herved generelt bemærke, at en vedtagelse af lovforslaget ikke vil afskære domstolene fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag.

Justitsministeriet finder endvidere, at straffen for overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, på lille knallert – som i dag – bør svare til straffen for spirituskørsel på lille knallert.

I modsætning til arbejdsgruppen lægger Justitsministeriet med lovforslaget op til at bibeholde den nuværende definition af lille knallert med den konsekvens, at kørekort vil være påkrævet, jf. punkt 2 ovenfor.

Justitsministeriet er imidlertid 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, jf. punkt 4.1.2.1 ovenfor.

Justitsministeriet lægger derfor med lovforslaget op til, at retten til at føre lille knallert undtages fra de almindelige regler om frakendelse af førerretten, og at der i stedet fastsættes særskilte regler om frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. punkt 4.1.3.2 nedenfor.

Der henvises til § 1, nr. 12, 25-27, 30-34, 39-40 og 45 i lovforslaget.

##### 4.1.3.2. Betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens forslag til overtrædelser, der bør medføre en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. De fem forhold, som foreslås af arbejdsgruppen, er således alle medtaget

i lovforslaget. Da færdselsuheld, der involverer lille knallert, efter omstændighederne kan medføre alvorlig personskade på andre end føreren af knallerten, har Justitsministeriet herudover fundet, at der som udgangspunkt også bør ske en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, når føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af hjælpepligten i færdselslovens § 9, stk. 2, nr. 1, medmindre der foreligger formildende omstændigheder. Dette svarer til bestemmelsen om betinget frakendelse af førerretten til bil mv. i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 2.

For så vidt angår de tilfælde af overtrædelser, der bør medføre en ubetinget frakendelse, bemærkes, at lovforslaget lægger op til at følge arbejdsgruppens forslag om at medtage tilfælde af grov spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, under skærpene omstændigheder svarende til de aktuelle regler om førerretsfrakendelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 og 2.

Det bemærkes i den forbindelse, at justitsministeren den 15. december 2010 har fremsat lovforslag nr. L 101 om ændring af færdselsloven, der bl.a. lægger op til at ændre reglerne om frakendelse af førerretten for overtrædelser af færdselslovens § 54, stk. 1. Såfremt lovforslaget vedtages, vil overtrædelser af forbuddet mod at føre motordrevet køretøj med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet fremover blive sidestillet med spirituskørsel med en promille på over 1,20 og medføre en ubetinget frakendelse af førerretten og ikke kun en betinget frakendelse som i dag. Er der tale om kørsel efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i en større dosis end foreskrevet i en lovlig recept, vil dette dog fortsat kun skulle medføre en betinget frakendelse. Der henvises i øvrigt til lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 og bemærkningerne hertil.

I dette lovforslag lægges der op til, at en overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1, skal medføre en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. forslaget til færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 5 (lovforslagets § 1, nr. 39). Hvis det nævnte lovforslag nr. L 101 vedtages inden vedtagelsen af dette lovforslag, agter justitsministeren imidlertid at fremsætte et ændringsforslag til den foreslåede § 129, således at overtrædelser af færdselslovens § 54, stk. 1, begået på lille knallert sidestilles med overtrædelser af § 54, stk. 1, begået med øvrige motordrevne køretøjer i relation til spørgsmålet om frakendelse. Det vil i givet fald indebære, at der i stedet for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert vil skulle ske en ubetinget frakendelse ved kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet. Er der derimod tale om kørsel efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende me-

dicin i henhold til, men ej i overensstemmelse med en lovlig recept, vil der skulle ske en betinget frakendelse.

Herudover finder Justitsministeriet, at der bør ske ubetinget frakendelse, hvis føreren af knallerten forsætligt har forvoldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført lille knallert på en særlig hensynsløs måde. Dette svarer til bestemmelsen om ubetinget frakendelse af førerretten til bil mv. i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5.

Endvidere finder Justitsministeriet, at visse betydelige overskridelser af hastighedsgrænserne skal medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Det foreslås derfor, at der bør ske ubetinget frakendelse, hvor en fører af lille knallert ved kørsel med mere end 100 km i timen har overskredet de i færdselslovens § 42 eller ved færdselstavler mv. fastsatte hastighedsgrænser med mere end 100 pct. Der vil i sådanne tilfælde samtidig være tale om, at knallerten er i en ulovlig stand, da en lille knallert skal være indrettet således, at den ikke kan overskride den tilladte hastighed på 30 km i timen med mere end 20 pct., jf. punkt 2.1 ovenfor.

Den foreslåede regel svarer til den bestemmelse, som blev indsat i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 12, om ubetinget frakendelse af førerretten til bil, motorcykel, stor knallert mv. ved særlig grove hastighedsovertrædelser, jf. lov nr. 716 af 25. juni 2010.

Justitsministeriet er enig med arbejdsgruppen i, at der tillige skal ske ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, hvis føreren gør sig skyldig i flere forhold, der hver for sig vil medføre en betinget frakendelse, eller i prøvetiden for en betinget frakendelse på ny begår et sådant forhold. Dog finder Justitsministeriet, at hastighedsovertrædelser med mere end 60 pct. af den tilladte hastighed på 30 km i timen, dvs. over 48 km i timen, begået i kombination med, at der er foretaget konstruktive ændringer af knallerten med henblik på hastighedsforøgelse, eller at knallerten i øvrigt – uanset årsag – er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller derover, alene bør behandles som ét forhold og dermed kun medføre en betinget frakendelse. Begrundelsen herfor er, at en hastighedsovertrædelse med mere end 60 pct. per definition kun kan begås med en knallert, som er i den nævnte kvalificerede ulovlige stand.

Endvidere kan Justitsministeriet tilslutte sig arbejdsgruppens forslag om, at frakendelsestiden ved en ubetinget frakendelse af hensyn til reglerne pædagogiske og præventive sigte altid bør være 2 år i førstegangstilfælde. I tilfælde, hvor der foreligger flere forhold til samtidig pådømmelse, som hver især medfører en ube-

tinget frakendelse, forudsættes det, at domstolene fastsætter frakendelsestiden ud fra en konkret vurdering.

Justitsministeriet finder, at der i lighed med, hvad der gælder for førerretsfrakendelser efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 10, bør være en regel om gentagelsesvirkning for nye forhold, der begås i frakendelsestiden eller i en periode efter den ubetingede frakendelse er udløbet. Justitsministeriet finder, at denne periode passende kan fastsættes til 2 år. Begås et nyt forhold, der i sig selv ville medføre en betinget eller en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, inden 2 år efter udløbet af en ubetinget frakendelse, vil der således skulle idømmes en ny ubetinget frakendelse på mindst 2 år.

For så vidt angår nye forhold der begås i frakendelsestiden, foreslås det ligeledes, at der kan idømmes en ny frakendelse på mindst 2 år, som løber i forlængelse af den oprindelige frakendelse, på samme måde som det i dag er tilfældet i sager om førerretsfrakendelser. Den samlede frakendelsestid kan højst fastsættes til 10 år regnet fra den seneste dom.

Justitsministeriet kan endvidere tilslutte sig arbejdsgruppens forslag om at lade en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert medføre, at retten til at erhverve førerret til bil mv. samtidig udskydes i 6 måneder (dvs. til vedkommende fylder 18½ år), og at der skal kunne ske yderligere udskydelse i tilfælde af nye forhold begået i den periode, hvor retten til at føre lille knallert er frakendt. Udskydelserne skal dog sammenlagt ikke kunne overstige 2 år.

Det kan ikke udelukkes, at der vil forekomme tilfælde, hvor et forhold, som medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, er begået, mens føreren er under 18 år, men hvor sagen først afgøres efter, at føreren er fyldt 18 år og allerede har erhvervet førerret til f.eks. bil. I disse tilfælde bør der efter Justitsministeriets opfattelse ske en ubetinget frakendelse af førerretten i 6 måneder regnet fra den endelige afgørelse svarende til den udskydelse af retten til at erhverve førerret, som ellers ville have fundet sted, hvis sagen var afgjort, inden vedkommende fyldte 18 år.

Ligesom ved udskydelse, jf. ovenfor, bør der kunne ske yderligere frakendelse af førerretten i tilfælde af nye forhold begået i den periode, hvor retten til at føre lille knallert er frakendt. Førerretsfrakendelserne skal dog sammenlagt ikke kunne overstige 2 år. Samtidig finder ministeriet, at ubetinget frakendelse af førerretten under særlige omstændigheder bør kunne undlades. Der tænkes her på den situation, hvor forholdet er begået lang tid før, 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 bør efter ministeriets opfattelse som udgangspunkt ikke stilles krav om gennemførelse af kontrollerende køreprøve eller lignende for at generhverve førerretten ved frakendelsestidens udløb ved sådanne ubetingede førerretsfrakendelser. Da der er tale om relativt unge førere med begrænset kørerutine, finder ministeriet dog, at i de tilfælde, hvor der som følge af nye forhold begået i den periode, hvor retten til at føre lille knallert er frakendt, tillige idømmes en yderligere førerretsfrakendelse, således at der opstår en sammenhængende førerretsfrakendelse på 1 år eller mere, bør generhvervelse af førerretten være betinget af, at vedkommende består en kontrollerende køreprøve.

Justitsministeriet finder, at i de tilfælde, hvor en person under 15 år får en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, bør frakendelsestiden først regnes fra det fyldte 15. år. Hermed sikres, at frakendelsessanktionen ikke i nogle situationer kun får en begrænset konsekvens for den unge som følge af, at frakendelsestiden kan være delvist udløbet, inden den unge fylder 15 år. En regel om, at frakendelsestidens begyndelsestidspunkt udskydes til det fyldte 15. år, svarer i øvrigt til, hvad der med dette lovforslag foreslås indført for så vidt angår begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten til bil mv. Der henvises til bemærkningerne i punkt 4.3 nedenfor.

Vedrørende spørgsmålet om registrering af frakendelse af retten til at føre lille knallert og førerretsudskydelse/frakendelse af førerretten skal Justitsministeriet bemærke, at en sådan registrering efter ministeriets opfattelse vil kunne foretages i de eksisterende registre.

Der henvises til § 1, nr. 39 i lovforslaget.

#### 4.1.3.3. Udvidet adgang til konfiskation af lille knallert

Ved indførelsen af kravet om kørekort til lille knallert bliver det samtidig som noget nyt muligt at konfiskere en lille knallert efter bestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 1, om fakultativ konfiskation. Efter denne bestemmelse kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven, hvis konfiskation må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven.

Konfiskation af lille knallert efter bestemmelsen vil i tilfælde af gentagende overtrædelser af færdselsloven kunne ske, selv om de tidligere overtrædelser ikke er begået med lille knallert, men eksempelvis med bil, motorcykel eller stor knallert.

Herudover finder Justitsministeriet, at der bør ske obligatorisk konfiskation af lille knallert, hvis føreren over en periode i flere tilfælde gør sig skyldig i så grove overtrædelser af færdselsloven, at retten til at føre lille knallert skal frakendes ubetinget.

Da lovforslaget som nævnt ovenfor lægger op til at indføre et særskilt frakendelsessystem for lille knallert, hvor overtrædelser begået på lille knallert som hovedregel ikke får konsekvenser for retten til at føre andre køretøjer (bil, motorcykel, stor knallert mv.), finder Justitsministeriet, at denne adskillelse af lille knallert fra andre motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, også bør fastholdes i reglerne om obligatorisk konfiskation.

Reglerne bør efter Justitsministeriets opfattelse så vidt muligt svare til, hvad der i medfør af § 133 a gælder for andre køretøjer, f.eks. bil, motorcykel og stor knallert. De foreslåede regler om obligatorisk konfiskation af lille knallert tager derfor også højde for den udvidelse af ordningen med obligatorisk konfiskation af bil mv. i forbindelse med kørsel uden at have erhvervet kørekort eller kørsel i frakendelsestiden, som foreslås indført i lovforslag nr. L 101 fremsat den 15. december 2010. Om begrundelsen for udvidelsen af konfiskationsordningen henvises til bemærkningerne til lovforslag nr. L 101.

Det foreslås derfor, at konfiskation af lille knallert fremover skal være en obligatorisk følge i alle tilfælde, hvor en fører inden for 3 år har begået tre overtrædelser, som hver især begrundes en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter reglerne i den foreslåede § 129, stk. 3, nr. 1-4 (lovforslagets § 1, nr. 39), eller som består i kørsel uden kørekort eller kørsel i frakendelsestiden, jf. den foreslåede § 63, stk. 1, 1. pkt., og § 117 c, stk. 1, 2. pkt. (lovforslagets nr. 7 og nr. 12). Det vil i denne forbindelse være underordnet, om der er tale om tre tilfælde af samme type overtrædelse, eller om forseelserne er af forskellig karakter. Der henvises til de foreslåede bestemmelser til færdselslovens § 133 a, stk. 4 og 6 (lovforslagets § 1, nr. 45).

En knallert vil efter den foreslåede ordning eksempelvis skulle konfiskeres, hvis ejeren inden for 3 år har gjort sig skyldig i eksempelvis tre tilfælde af kørsel uden at have erhvervet kørekort eller i ét tilfælde af kørsel uden at have erhvervet kørekort, ét tilfælde af kørsel i frakendelsestiden (retten til at føre lille knallert) og ét tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over 1,20. Det er således hensigten, at de i stk. 4 og 6 nævnte overtrædelser i relation til konfiskationsspørgsmålet skal have fuldstændig indbyrdes gentakelsesvirkning.

Endvidere forudsættes det, at tre forhold omfattet af § 129, stk. 3, nr. 1-4, § 63, stk. 1, 1. pkt. eller § 117 c, stk.

1, 2. pkt., begået inden for 3 år skal medføre obligatorisk konfiskation, uanset om forholdene er til samtidig pådømmelse, eller om der foreligger mellemliggende afgørelser. De foreslåede konfiskationsbestemmelser gentakelsesbegreb skal således ikke forstås på samme måde som det sædvanlige gentakelsesbegreb i straffelovens § 84, stk. 1.

Det bemærkes i øvrigt, at såfremt justitsministeren – hvis lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 måtte blive vedtaget, jf. det anførte ovenfor under punkt 4.1.3.2 – senere fremsætter et ændringsforslag om, at kørsel på lille knallert efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende stoffer skal medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert – bortset fra tilfælde, hvor stoffet er indtaget i henhold til, men ej i overensstemmelse med en lovlig recept – vil det samtidig betyde, at en sådan forseelse vil blive omfattet af de foreslåede regler om objektiv konfiskation i færdselslovens § 133 a, stk. 4 og 6.

For så vidt angår spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, foreslås det, at der i færdselslovens § 133 a som nyt stk. 5 indføres en særlig skærpet ordning om, at der skal ske konfiskation på obligatorisk grundlag, hvis føreren ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert i medfør af den foreslåede § 129, stk. 3, nr. 1 eller 2, og den pågældende på gerningstidspunktet allerede var frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget efter § 129, stk. 3, nr. 1 eller 2, for et forhold begået inden for de seneste 2 år regnet fra det nye gerningstidspunkt.

Den foreslåede regel svarer til bestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 3, om obligatorisk konfiskation af bil, motorcykel, stor knallert mv. med den forskel, at forholdene skal være begået inden for en 2-årig periode i stedet for en 3-årig periode som følge af, at frakendelsestiden ved lille knallert som udgangspunkt i førstegangstilfælde altid er 2 år, jf. den foreslåede § 129, stk. 3.

Såfremt justitsministeren – hvis lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 måtte blive vedtaget – senere fremsætter et ændringsforslag om, at kørsel på lille knallert efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende stoffer skal medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert som nævnt ovenfor, vil der som konsekvens heraf samtidig blive stillet forslag om, at denne type forseelse tillige bliver omfattet af den skærpede ordning om obligatorisk konfiskation i den foreslåede § 133 a, stk. 5.

Der henvises til § 1, nr. 45 i lovforslaget.

## 4.2. Stor knallert

### 4.2.1. Gældende ret

#### 4.2.1.1. Hastighedsovertrædelser

Efter færdselslovens § 43 a må hastigheden for stor knallert aldrig overstige 45 km i timen. Bestemmelsen skal ses i lyset af, at en stor knallert lovligt kan være indrettet således, at den fastsatte hastighedsgrænse på 45 km i timen kan overskrides med op til 20 pct., jf. punkt 2.1 ovenfor.

Overtrædelse af § 43 a straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde, der efter Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 påstås fastsat til 500 kr.

Hvis hastighedsoverskridelsen er af en sådan størrelse, at der skal ske frakendelse af førerretten – dvs. hvis hastigheden er overskredet med mere end 60 pct. (f.eks. med en konstruktivt ændret knallert) – nedlægges påstand om en bøde på 1.500 kr., jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Det bemærkes for så vidt angår det anførte om de gældende bødetakster, at justitsministeren som også nævnt ovenfor under punkt 4.1.1 den 15. december 2010 har fremsat lovforslag nr. L 101 om ændring af færdselsloven, der bl.a. lægger op til en række forhøjelser af bøderne på færdselsområdet. Såfremt lovforslaget vedtages, forventes en bøde for overtrædelse af hastighedsgrænsen på 45 km i timen fremover at blive på en enten 1.000 kr. (overskridelse med under 30 pct.), 2.000 kr. (overskridelse med mellem 30 og 60 pct.) eller 2.500 kr. (overskridelse med mere end 60 pct.). Der henvises i øvrigt til lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 og bemærkningerne hertil.

#### 4.2.1.2. Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

Efter færdselslovens § 117, stk. 1, straffes spirituskørsel med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2 (kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.), med bøde, jf. dog stk. 2.

Efter bestemmelsens stk. 2 kan straffen i en række nærmere opregnede tilfælde, herunder f.eks. ved spirituskørsel i gentagelsestilfælde, stige til fængsel i 1 år og 6 måneder.

For stor knallert gælder der således samme regler som for motorkøretøjer (bil og motorcykel) med hensyn til spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, og der gælder ligeledes de samme retningslinjer for straffastsættelsen, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Det betyder bl.a., at spirituskørsel med stor knallert i intervallet 0,51 – 2,00 promille i førstegangstilfælde ifølge Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 straffes med en bøde, der fastsættes til 1 nettomånedsløn ganget med promillens størrelse, mens strafpåstanden ved spirituskørsel med en promille på mere end 2,00 i førstegangstilfælde er fængsel i 20 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling og betaling af en tillægsbøde.

Overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1, straffes ifølge Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 med en bøde svarende til en halv nettomånedsløn i førstegangstilfælde. Overtræder føreren af en stor knallert forbuddet i færdselslovens § 54, stk. 2, nedlægges der som udgangspunkt påstand om en bøde svarende til 1 nettomånedsløn.

Foreligger der i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, særdeles skærpene omstændigheder, hvorved forstås, at den pågældende ved en klinisk lægeundersøgelse er fundet påvirket i middel grad eller derover, er strafpåstanden fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller behandling mod narkotikamisbrug og betaling af en tillægsbøde, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Straffen for overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, skærpes endvidere i gentagelsestilfælde.

Det bemærkes i den forbindelse, at det fremsatte lovforslag nr. L 101 om ændring af færdselsloven, som er omtalt ovenfor under punkt 4.1.3.2, bl.a. lægger op til at forhøje bødeniveauet for overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1, for så vidt angår kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet. Såfremt lovforslaget vedtages, forventes bøden i disse tilfælde fremover at skulle fastsættes til en hel måneds nettoløn (mod en halv måneds nettoløn i dag) i førstegangstilfælde. Der henvises i øvrigt til lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 og bemærkningerne hertil.

#### 4.2.1.3. Krav om kørekort

Stor knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel, jf. færdselslovens § 63 a, stk. 1.

Efter færdselslovens § 117 d, stk. 2, straffes overtrædelse af § 63 a, stk. 1, med bøde eller under skærpene omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmålingen af bøden skal der tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilstøttet økonomisk fordel.

Kørsel med stor knallert uden at have erhvervet kørekort sanktioneres på samme måde som kørsel i bil eller på motorcykel uden at have erhvervet kørekort. Det be-

tyder bl.a., at straffpåstanden ifølge Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 i førstegangstilfælde er en bøde på 5.000 kr., som dog nedsættes til det halve for unge under 18 år.

Som omtalt ovenfor under punkt 4.1.3.2 har justitsministeren den 15. december 2010 fremsat lovforslag nr. L 101 om ændring af færdselsloven, der bl.a. lægger op til en række forhøjelser af bødeniveauet på færdselsområdet. Såfremt lovforslaget vedtages, forventes en bøde for kørsel med stor knallert uden at have erhvervet kørekort fremover at blive forhøjet fra 5.000 kr. til 7.000 kr. i førstegangstilfælde. Der henvises i øvrigt til lovforslag nr. L 101 af 15. december 2010 og bemærkningerne her til.

#### *4.2.1.4. Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter*

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), kan en stor knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km i timen eller derover, konfiskeres, hvis ejeren (brugeren) en gang tidligere inden for de seneste 3 år har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse.

#### *4.2.1.5. Frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert*

Færdselslovens §§ 125 og 126 om betinget og ubetinget frakendelse af førerretten ved nærmere angivne overtrædelser af færdselsloven, herunder klippekortordningen, gælder for alle motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, og således også for stor knallert. Det samme gælder reglerne om kørselsforbud, som i visse tilfælde træder i stedet for en betinget frakendelse, jf. færdselslovens § 127.

Frakendes førerretten betinget, effektueres frakendelsen ikke, og den pågældende får lov til at beholde sit kørekort. Men hvis den pågældende inden for en prøvetid på 3 år begår en ny overtrædelse, som kan medføre frakendelse af førerretten, bliver førerretten frakendt ubetinget, jf. færdselslovens § 125, stk. 4 og 5.

Ved betinget frakendelse følger det af færdselslovens § 125, stk. 5, 1. pkt., at begyndelsestidspunktet for prøvetiden på 3 år løber fra endelig dom. Prøvetiden påvirkes ifølge retspraksis som udgangspunkt ikke af, at domfældte ikke har erhvervet kørekort.

Ved ubetinget frakendelse er det ligeledes udgangspunktet i retspraksis, at frakendelsen regnes fra endelig dom. Hvis en person under 18 år f.eks. kører spirituskørsel i bil, regnes den ubetingede frakendelse ligeledes

med virkning fra endelig dom, og ikke først fra det fyldte 18 år.

Ved vedtagelse af betinget eller ubetinget frakendelse regnes retsvirkningen fra det tidspunkt, hvor politiet modtager underretning om, at tilkendegivelsen er vedtaget.

Førerretten kan frakendes, selv om den pågældende ikke i forvejen har erhvervet førerret (f.eks. unge under 18 år). Ved ubetinget frakendelse vil afgørelsen i så fald reelt have den virkning, at den pågældende frakendes retten til at erhverve førerret.

Frakendelsen gælder retten til at føre ethvert motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, uanset med hvilken type køretøj den kørsel, der gav anledning til frakendelsen, blev foretaget.

#### *4.2.1.6. Kørsel i frakendelsestiden*

Efter færdselslovens § 117 a straffes med bøde den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er frakendt den pågældende ubetinget. Straffen kan dog stige til fængsel i 1 år og 6 måneder, hvis føreren findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden.

Straffen for kørsel i frakendelsestiden med stor knallert svarer til den, der gælder ved kørsel i frakendelsestiden for bil og motorcykel. Det betyder bl.a., at der i førstegangstilfælde nedlægges påstand om en bøde på 1 nettomånedsløn, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

#### *4.2.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag*

Arbejdsgruppen anfører, at der som følge af forslaget om en model med frakendelse af retten til at føre lille knallert kan være grundlag for at foreslå en ændring af reglerne om førerretsfrakendelse, således at der opnås en rimelig sammenhæng mellem de to sanktionssystemer.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter konstruktivt bestemte maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter, som begås med hensyn til stor knallert, bør kunne medføre frakendelse af førerretten.

Arbejdsgruppen finder således, at betinget frakendelse af førerretten bør være resultatet, hvis en stor knallert er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis knallertens maksimalhastighed er på 64 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde. Arbejdsgrup-

pen henviser i den forbindelse til, at for høj hastighed også ved kørsel på stor knallert er en væsentlig ulykkesfaktor.

#### 4.2.3. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet er enig med arbejdsgruppen i, at hensynet til en rimelig sammenhæng mellem sanktionssystemet for henholdsvis lille og stor knallert tilsiger, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter bør være omfattet af kredsen af overtrædelser, som medfører betinget frakendelse af førerretten. Justitsministeriet er desuden enig i, at afgrænsningen af disse overtrædelser bør svare til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Justitsministeriet bemærker hertil, at det i lighed med den foreslåede ordning vedrørende lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 39, bør være en betingelse for førerretsfrakendelse, at føreren samtidig er ejer (bruger) af knallerten, idet alene ejeren (brugeren) af knallerten er ansvarlig for knallertens lovlige stand.

Det bør desuden efter Justitsministeriets opfattelse – i modsætning til de foreslåede regler om frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. punkt 4.1.2.1 – være en betingelse for frakendelse af førerretten, at føreren en gang tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved at være ejer eller bruger (men ikke nødvendigvis fører) af en stor knallert i en tilsvarende ulovlig stand. I den forbindelse bemærkes det, at en frakendelse i disse tilfælde ikke kun omfatter retten til at føre stor knallert, men også retten til at føre bil mv.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 29.

### 4.3. Begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten

#### 4.3.1. Gældende ret

Ved en ubetinget frakendelse af førerretten regnes frakendelsestiden efter retspraksis fra det tidspunkt, hvor sagen er afgjort ved endelig dom, uanset om den domfældte er under 18 år eller i øvrigt ikke har erhvervet førerret. Hvis førerretten frakendes ved en udenretlig vedtagelse, regnes frakendelsestiden fra det tidspunkt, hvor politiet modtager underretning om, at frakendelsen er vedtaget.

#### 4.3.2. Arbejdsgruppens overvejelser og forslag

Arbejdsgruppen bemærker, at arbejdsgruppens kommissorium for så vidt ikke omfatter forhold vedrørende unges kørsel i bil eller på motorcykel. Arbejdsgruppen har dog alligevel overvejet, om forslaget om udskydelse af kørekortet for unge under 18 år, der er omtalt ovenfor i punkt 4.1.2, generelt bør medføre ændringer i forhold til begyndelsestidspunktet for ubetingede førerretsfrakendelser for unge under 18 år.

Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at selve frakendelsessanktionen i nogle tilfælde kan være uden egentlig konsekvens for den unge, idet frakendelsestiden kan være udløbet, mens den unge stadig er under 18 år og dermed alligevel ikke ville kunne erhverve kørekort til bil mv.

I andre tilfælde får en ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, dog – om end begrænset – betydning for den unges ret til at erhverve kørekort til bil mv. Som eksempel herpå kan nævnes en situation, hvor en 16-årig kører spirituskørsel med en promille på 1,50 i bil, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i 3 år. Den unge vil i dette tilfælde være 19 år, før han kan erhverve kørekort, men undgår den fulde virkning af de 3 års frakendelse.

Arbejdsgruppen henviser endvidere til, at eksempelvis en 15-årig fører af en lille knallert, som har en promille på 1,50, efter arbejdsgruppens forslag vil få frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget i 2 år samt udskudt retten til at erhverve kørekort i 6 måneder fra det fyldte 18. år. En tilsvarende overtrædelse i bil vil efter gældende ret medføre en ubetinget frakendelse af førerretten i 3 år, som således vil kunne være udløbet inden 6 måneder efter, at føreren er fyldt 18 år. Det forekommer efter arbejdsgruppens opfattelse ikke velbegundet, at føreren af en lille knallert således skal pålægges en strengere sanktion end en 15-årig, der begår samme overtrædelse i bil.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at der i færdselsloven indsættes en generel regel om, at en ubetinget frakendelse af førerretten for førere under 18 år skal regnes fra det fyldte 18. år frem for, som i dag, fra endelig dom.

En sådan ordning vil indebære, at den pågældende ikke kan straffes for kørsel i frakendelsestiden i den mellemliggende periode, ligesom udsættelse af retten til at erhverve kørekort til eksempelvis det fyldte 19. år vil kunne forekomme som en utilsigtet hård sanktion i forhold til f.eks. en 15-årig.

Det er dog arbejdsgruppens vurdering, at den manglende strafmulighed ved kørsel i den mellemliggende periode opvejes af forslagets præventive effekt, ligesom

eventuelle urimeligheder vil kunne modvirkes ved at supplere den gældende bestemmelse i færdselslovens § 132 om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb med en særlig bestemmelse, der skal gælde for unge under 18 år.

#### 4.3.3. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet er enig med arbejdsgruppen i, at en ubetinget frakendelse af førerretten for førere under 18 år bør regnes fra det fyldte 18. år. Hvis den pågældende i den mellemliggende periode foretager kørsel med et køretøj, hvortil der kræves kørekort, er der – som påpeget af arbejdsgruppen – ikke tale om kørsel i frakendelsestiden. Vedkommende kan derimod straffes for kørsel uden at have erhvervet kørekort, jf. punkt 4.2.1.

For så vidt angår spørgsmålet om at supplere den gældende bestemmelse i færdselslovens § 132 om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb med en særlig bestemmelse, der skal gælde for unge under 18 år, skal Justitsministeriet bemærke følgende:

I færdselslovens § 132 er det bestemt, at hvis retten til at føre motordrevet køretøj er frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene, når der er forløbet tre år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

I tilfælde af førerretsfrakendelse inden det fyldte 18. år kan frakendelsen – med den foreslåede regel om, at frakendelsestiden i sådanne tilfælde regnes fra den dag, hvor den pågældende fylder 18 år, jf. lovforslagets § 1, nr. 38 – få virkning fra et tidspunkt, der ligger flere år efter, at frakendelsen vedtages eller fastslås ved endelig dom. På den baggrund forekommer det velbegrunderet at indføre en bestemmelse om, at spørgsmålet om generhvervelse af førerretten kan indbringes for domstolene, selv om frakendelsesperioden ikke overstiger 3 år.

En sådan ordning bør dog efter Justitsministeriets opfattelse begrænses til tilfælde, hvor frakendelsen er vedtaget eller fastslået ved endelig dom, inden vedkommende er fyldt 17 år, og hvor frakendelsestiden udløber efter, at vedkommende er fyldt 20 år.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 38 og 42.

### 5. Indførelse af krav om samtykke fra forældremyndighedens indehaver ved salg mv. af knallerter til personer under 16 år

#### 5.1. Gældende ret

Der findes i dag ikke særlige regler, der regulerer private eller erhvervsdrivendes, f.eks. en knallerthand-

lers, adgang til at sælge, udleje eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 18 år (mindreårige).

Derimod indeholder forældreansvarsloven og værgemålsloven regler, der har betydning for mindreåriges adgang til at råde over en knallert, herunder at kunne anskaffe sig en knallert ved køb, leje eller lignende.

Det følger af forældreansvarsloven, at børn og unge under 18 år er under forældremyndighed (medmindre de har indgået ægteskab), og at forældremyndighedens indehaver skal drage omsorg for barnet og kan træffe afgørelser om dets personlige forhold ud fra barnets interesser og behov, jf. forældreansvarslovens §§ 1 og 2. Dette indebærer, at det som udgangspunkt vil være forældrene, der kan beslutte, hvorvidt deres barn må råde over en knallert, så længe vedkommende ikke er fyldt 18 år.

Endvidere følger det af værgemålsloven, at personer under 18 år ikke selv kan forpligte sig ved retshandler eller råde over deres formue, medmindre andet er bestemt, jf. værgemålslovens § 1, stk. 2. Udgangspunktet efter værgemålsloven er således, at en mindreårig ikke selv kan indgå en aftale om køb af en knallert, uden at der foreligger samtykke hertil fra den mindreåriges værgemål. Det vil normalt være den eller de personer, som er indehavere af forældremyndigheden, der er værgemål for den mindreårig, jf. værgemålslovens § 2.

Retsvirkningen af, at den mindreårig indgår en aftale om køb af en knallert i strid med værgemålslovens regler, er, at aftalen er ugyldig.

Udgangspunktet om, at den mindreårig ikke selv kan forpligte sig ved retshandler, f.eks. køb af en knallert, er dog fraveget i en række situationer. Således kan mindreårige eksempelvis selv råde over penge, som de har erhvervet ved eget arbejde, efter de er fyldt 15 år, eller penge som de har fået til fri rådighed som gave eller arv, eller som værgemål har overladt dem, jf. værgemålslovens § 42. Herudover følger det af den såkaldte pengeregulering, som er fastslået i retspraksis, at en person, eksempelvis en erhvervsdrivende, der modtager penge som betaling for en vare, som udgangspunkt må kunne stole på, at betaleren har ret til at råde over pengene. Er betalingen således modtaget i god tro, er aftalen gyldig, uanset at den mindreårig efter værgemålslovens regler ikke havde den fornødne handleevne.

Efter gældende ret vil der derfor i dag kunne være en række situationer, hvor mindreårige selv gyldigt ville kunne købe en knallert hos f.eks. en knallerthandler, uanset at værgemål – normalt den mindreåriges forældre – ikke har givet samtykke dertil.



## 5.2. Justitsministeriets overvejelser

I forbindelse med at aldersgrænsen for førere af lille knallert foreslås nedsat fra 16 til 15 år, finder Justitsministeriet, at der kan være et særligt behov for at sikre, at den unges anskaffelse af en knallert sker med forældrenes kendskab og accept.

Det foreslås derfor, at der i færdselsloven indføres en regel 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. Reglen omfatter alle typer af knallerter, og knallertforhandlere mv., der overtræder reglen, vil kunne straffes med bøde i medfør af færdselslovens § 118.

Formålet med reglen er nærmere at sikre, at den unges forældre – eller andre, der måtte være tillagt forældremyndigheden og dermed ansvaret for den unge – bliver involveret i den unges beslutning om at anskaffe sig en knallert ved udtrykkeligt at skulle give samtykke dertil. Forældre, der skønner, at deres barn under 16 år ikke har den fornødne modenhed til at kunne færdes sikkert i trafikken på en knallert, eller som af andre grunde finder det u hensigtsmæssigt, at den unge råder over en knallert, vil således blive sikret en bedre mulighed for at modsætte sig, at den unge på egen hånd erhverver en knallert fra en knallertforhandler.

Justitsministeriet har overvejet, om pligten til at sikre, at samtykke fra forældremyndighedens indehaver foreligger, bør udstrækkes til at gælde for enhver, der sælger eller på anden vis overlader en knallert til en person under 16 år, og ikke kun når der er tale om en professionel knallertforhandler eller lignende. En sådan regel findes imidlertid ikke at være hensigtsmæssig, idet privatpersoner herved i en række almindeligt forekommende situationer vil blive pålagt en forpligtigelse, hvis manglende overholdelse i givet fald vil være forbundet med strafansvar. Der tænkes f.eks. på den situation, hvor en knallert sælges privat igennem annoncer, og hvor sælger ofte ikke møder køber og ikke nødvendigvis kender købers alder eller umiddelbart har mulighed for at kontrollere denne. Et andet eksempel kunne være, hvor en 15-årig (kortvarigt) låner en knallert, f.eks. af en kammerat.

Det er endvidere Justitsministeriets vurdering, at kravet om forældresamtykke kun bør gælde i forhold til salg mv. af knallerter til personer under 16 år, og ikke i forhold til personer på 16 og 17 år, idet der ikke findes at være væsentlige færdselssikkerhedsmæssige grunde til at pålægge knallertforhandlere mv. nye forpligtigelser eller administrative byrder i forhold til, hvad der i dag

gælder i forbindelse med salg mv. af knallerter til de 16-17-årige.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8.

## 6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer bl.a., at der indføres selvstændige kørekortkategorier til stor og lille knallert. De nye kategorier vil betyde et øget antal sager om kørekortudstedelse årligt og vil dermed medføre visse administrative konsekvenser for de involverede myndigheder.

Med lovforslaget indføres en køreprøve for stor og lille knallert samt en udvidelse og forbedring af køreundervisningen for unge knallertførere under 18 år. Det forudsættes, at ansøgningen om kørekort til stor og lille knallert indgives til kommunen. Selve kørekortproduktionen foretages af Rigspolitiet.

Med lovforslaget forhøjes det gebyr, som unge knallertførere i dag betaler for et knallertbevis, med i alt 320 kr. til i alt 420 kr. Endvidere indføres et gebyr på i alt 100 kr. for udstedelse af kørekort til lille knallert til personer over 18 år.

Forhøjelsen af de unges gebyr og indførelsen af gebyret til personer over 18 år skønnes af Justitsministeriet og KL (Kommunernes Landsforening) at dække kommunernes og politiets meromkostninger i forbindelse med den forbedrede ungdomsskoleundervisning og i forbindelse med udstedelse af kørekort til lille knallert til personer over 18 år.

Med lovforslaget fastsættes endvidere et gebyr på 225 kr. for afholdelse af køreprøve og kontrollerende køreprøve til stor knallert. Gebyret dækker både prøveafholdelsen og omkostningerne forbundet med kørekortudstedelsen. For så vidt angår omkostningerne forbundet med kørekortudstedelsen til stor knallert vurderes de af Justitsministeriet og KL at svare til omkostningerne forbundet med udstedelse af kørekort til lille knallert.

Det bemærkes, at der ved gebyrfastsættelsen ikke er taget højde for politiets udgifter til afholdelse af teori-prøve (for personer over 18 år) både i forbindelse med udstedelse af kørekort til lille og stor knallert. Udgiften hertil afholdes inden for politiets eksisterende ramme.

Det bemærkes endvidere, at der vil være udgifter til udarbejdelse af undervisningsmateriale til den nye knallertuddannelse samt teori-prøver til lille og stor knallert. Udgifterne hertil afholdes inden for Justitsministeriets rammer.

Da udgifterne forbundet med knallertkørekortudstedelse i øvrigt dækkes af et omkostningsbestemt gebyr, vurderes det, at denne del af lovforslaget samlet set ikke vil have økonomiske konsekvenser for det offentlige af

betydning. Det bemærkes i den forbindelse, at indførelse af kravet om, at unge under 18 år, der ønsker at erhverve knallertkørekort, skal have gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus, ikke vurderes at have økonomiske konsekvenser for det offentlige, herunder for kommunerne. Som anført ovenfor under pkt. 3.1.3 er det den enkelte unge selv, som må sørge for at gennemføre førstehjælpskurset – som udgangspunkt hos en privat udbyder – samt afholde udgifterne dertil.

For så vidt angår lovforslagets skærpselser af frakendelsesreglerne samt adgangen til at foretage konfiskation af lille knallert vil dette kunne betyde et vis øget sagsantal. Endvidere vil denne del af lovforslaget medføre, at der skal ske visse tilpasninger mv. af en række af politiets it-systemer.

Udgifterne forbundet med disse dele af forslaget afholdes inden for myndighedernes eksisterende rammer.

I forhold til skærpelsen af bødestraffen for kørsel på lille knallert før det fyldte 15. år og for kørsel på lille knallert uden kørekort (i dag knallertbevis) i øvrigt, samt indførelse af bødestraf som udgangspunkt i første- og andengangstilfælde af kørsel på lille knallert i frakendelsestiden, må der forventes en vis øget bødeindtægt for staten.

Lovforslaget skønnes ikke i øvrigt at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

#### *7. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslagets bestemmelse om, at knallertforhandlere og andre, der driver erhvervsvirksomhed med salg, udlejning eller reparation af knallerter, ikke må overlade en knallert til personer under 16 år, medmindre der foreligger et skriftligt samtykke fra forældremyndighedens indehaver, udgør en ny pligt for erhvervet.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsReguleringen (CKR) har foretaget en vurdering af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet. CKR har vurderet, at lovforslaget alene vil medføre meget begrænsede administrative byrder for erhvervslivet, og forslaget har derfor ikke været forelagt et virksomhedspanel.

Lovforslaget skønnes endvidere ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

#### *8. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne*

Hidtil har alle personer over 18 år lovligt kunne føre lille knallert uden at have erhvervet kørekort (eller knallertbevis). Lovforslaget indebærer, at personer, der øn-

sker at føre lille knallert, skal have et kørekort til enten lille knallert eller til bil, motorcykel eller stor knallert. Personer, der i dag lovligt kan føre lille knallert, vil dog fortsat kunne føre lille knallert i Danmark efter lovens ikrafttræden uden at skulle erhverve kørekort.

Selvstændigt kørekort til lille knallert for personer over 18 år vil som noget nyt kræve aflæggelse af en teorioprøve hos politiet. For unge under 18 år vil der skulle aflægges både teorioprøve og praktisk prøve i ungdomsskolen.

Med lovforslaget indføres endvidere et krav om gennemførelse af et færdselsrelateret førstehjælpskursus og forevisning af dokumentation herfor i forbindelse med unge under 18 års erhvervelse af knallertkørekort.

Herudover indebærer lovforslaget en mulighed for, som noget nyt, at personer, der er fyldt 18 år, kan erhverve selvstændigt kørekort til stor knallert (kategori AM). Vedkommende vil i givet fald skulle bestå en teorioprøve og en praktisk køreprøve hos politiet. Kørekort til bil, motorcykel mv. vil dog fortsat give ret til også at føre stor knallert. De nærmere krav til køreuddannelsen vedrørende kategori AM vil blive fastsat administrativt.

Lovforslaget skønnes ikke herudover at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### *9. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### *10. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning). Med direktivet er der foretaget en omarbejdning af direktiv 91/439/EØF (andet kørekortdirektiv) – som ophæves med virkning fra 19. januar 2013 – og der er indarbejdet ændringer, som er indført ved direktiv 94/72/EF, 96/47/EF, 97/26/EF, 2000/56/EF og 2003/59/EF.

Direktivet skulle have været gennemført senest den 19. januar 2011, og reglerne skal anvendes fra den 19. januar 2013. Enkelte af direktivets bestemmelser trådte dog i kraft den 19. januar 2009, og disse er allerede gennemført i dansk ret.

#### *11. Hørte myndigheder mv.*

Lovforslaget har været 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 Motorcyklisteres 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, Landsfor-

eningen 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.

## 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Mulighed for en forøgelse af bødeindtægterne som følge af skærpelserne af bødestraffen for kørsel på lille knallert før det fyldte 15. år og kørsel på lille knallert uden kørekort i øvrigt, samt indførelse af bødestraf som udgangspunkt i første- og andengangstilfælde af kørsel på lille knallert i frakendelsestiden.	Ved de fastlagte gebyrer for knallertkørekortudstedelse til henholdsvis stor og lille knallert er kommunernes og politiets udgifter til udstedelsen og produktion dækket. Dog vil politiets omkostninger ved teorioprøveafholdelse blive afholdt inden for politiets eksisterende ramme. Udgifter til udarbejdelse af undervisningsmateriale til den nye knallertuddannelse samt teorioprøver til lille og stor knallert afholdes inden for Justitsministeriets rammer.  Udgifter forbundet med et vis øget sagsantal som følge af forslagetets frakendelsesregler og adgangen til at foretage konfiskation af lille knallert afholdes inden for de eksisterende rammer. Det samme gør sig gældende for tilpasningerne af politiets it-systemer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Pligt til at påse, at der foreligger skriftligt samtykke fra forældremyndighedsindehaveren, førend en knallert overlades til en person under 16 år. De administrative byrder forbundet hermed vurderes at være meget begrænsede.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslaget medfører, at også personer over 18 år skal have et kørekort for at køre på lille knallert.  Endvidere skal det i forbindelse med erhvervelsen af knallertkørekort for unge under 18 år dokumenteres, at der er gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning).	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Til nr. 1 (færdselslovens § 2, nr. 6)

Den foreslåede ændring indebærer, at retten til at føre lille knallert undtages fra færdselslovens almindelige førerretsbegreb, uanset at det ved lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås, at der indføres krav om kørekort til lille knallert. Frakendelse af førerretten efter færdselslovens §§ 125 og 126 vil således – ligesom i dag – ikke omfatte retten til at føre lille knallert. Ligeledes vil et kørselsforbud efter færdselslovens § 127 fortsat ikke have betydning for retten til at føre lille knallert.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.3, 2.4, 4.1.2.1 og 4.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2 (færdselslovens § 44, stk. 1)

Den foreslåede ændring indebærer, at mindstehastigheden for motorkøretøjer, der må føres på motorvej samt til- og frakørselsveje til motorvej, hæves fra 40 til 50 km i timen.

Med ændringen sikres, at lette quadricykler, som bl.a. er kendetegnet ved at have en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km i timen, undtages fra motorkøretøjer, som i medfør af færdselslovens § 44, stk. 1, må føres på motorvej.

Let quadricykel anses ifølge færdselsloven som en bil og er derfor et motorkøretøj, jf. færdselslovens § 2, nr. 2 og 13. Lette quadricykler må i dag kun føres på færdselslovens område, hvis føreren har kørekort til almindelig personbil (kategori B).

Det følger imidlertid af tredje kørekortdirektiv, at kørekort til kategori AM (stor knallert) fremover skal give ret til at føre let quadricykel, jf. artikel 4, stk. 2.

Da stor knallert ikke må føres på motorvej, idet det ikke er et motorkøretøj, jf. færdselslovens § 2, nr. 13, vil køreundervisningen til kategori AM ikke omfatte kørsel på motorvej. Justitsministeriet finder derfor ikke, at lette

quadricykler, uanset at de fortsat vil falde ind under færdselslovens definition af en bil, skal kunne føres på motorvej. Endvidere finder Justitsministeriet, at en let quadricykels relativt lave tophastighed på 45 km i timen gør køretøjet uegnet til kørsel på motorvej.

Til nr. 3-5 (færdselslovens § 56, stk. 1 og 4)

De foreslåede bestemmelser indebærer, at stor knallert må føres af personer, som har erhvervet kørekort til kategori AM, der indføres som en ny kørekortkategori. Kørekort til stor knallert vil samtidig blive omfattet af de almindelige regler om kørekorts gyldighedstid, fornyelse mv., som gælder for kørekort til eksempelvis kategori B (bil). Et kørekort til kategori AM vil have en gyldighedstid på 15 år, jf. lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven, der implementerer dele af tredje kørekortdirektiv. Der vil som ved kørekort til eksempelvis bil ikke blive stillet krav om indlevering af lægeattest i forbindelse med de løbende fornyelser hvert 15. år.

Det foreslås desuden, at reglen om, at køreundervisningen også skal omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg, ikke skal gælde for kategori AM. De nærmere krav til køreuddannelsen vedrørende kategori AM vil blive fastsat administrativt i medfør af færdselslovens § 56, stk. 5.

Den gældende ordning, hvorefter personer med kørekort til kategori A (motorcykel) eller kategori B (bil) tillige må føre stor knallert, vil blive opretholdt.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.2.2 og 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6 (færdselslovens § 60 a, stk. 1)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der ved lovforslagets § 1, nr. 29, indsættes et nyt nr. 10 i færdselslovens § 125, stk. 1, hvorved den gældende nr. 10 herefter bliver nr. 11.

Til nr. 7 (færdselslovens § 63)

Med de foreslåede ændringer af færdselslovens § 63 gøres det i *stk. 1* til en betingelse for at føre lille knallert, at føreren har erhvervet kørekort til lille knallert, stor knallert, bil eller motorcykel. Der stilles ingen helbredsmæssige krav for at kunne erhverve ret til at føre lille knallert. Kørekortet skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises politiet. Overtrædelse heraf kan straffes med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1 og 2.

Det foreslåede krav om kørekort gælder dog ikke, hvis føreren inden lovens ikrafttræden den 19. januar 2013 enten er fyldt 18 år eller har erhvervet knallertbevis eller traktorkørekort, jf. lovforslagets § 5, stk. 1.

Det foreslås, at aldersgrænsen for førere af lille knallert nedsættes fra 16 til 15 år.

Kørekort til lille knallert vil kunne udstedes til en 15-17-årig, hvis vedkommende dels har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert, dels har bestået en teoriprøve og – som noget nyt – en praktisk prøve. Både undervisning og afholdelse af prøver vil skulle varetages af kommunerne. Personer, der er fyldt 18 år, vil alene skulle bestå en teoriprøve, som vil blive afholdt af politiet, jf. *stk. 2* og *3*.

Ordningen, hvorefter personer under 18 år med kørekort til traktor (motorredskab) ikke behøver at erhverve knallertbevis (kørekort til lille knallert) for at føre lille knallert, foreslås ophævet. Personer, som inden den 19. januar 2013 har erhvervet kørekort til traktor (motorredskab), berøres dog som nævnt ikke heraf, jf. lovforslagets § 5, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

Efter *stk. 4* gælder færdselslovens §§ 56 a, 59 og 59 a også med hensyn til kørekort til lille knallert. Justitsministeren kan således efter lovforslaget også for så vidt angår denne type kørekort henlægge opgaver i forbindelse med ansøgning om kørekort til kommunalbestyrelserne og fastsætte nærmere bestemmelser om omfanget heraf, ligesom det foreslås, at de generelle regler om kørekorts gyldighed og fornyelse også gælder for kørekort til lille knallert, og at Justitsministeriet også for disse kørekort kan kræve ombytning, hvis dette skulle vise sig nødvendigt.

Et kørekort til lille knallert (kategori AM) vil have en gyldighedstid på 15 år, jf. lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven, der implementerer dele af tredje kørekortdirektiv. Der vil som ved kørekort til eksempelvis bil og stor knallert ikke blive stillet krav om indlevering af lægeattest i forbindelse med de løbende fornyelser hvert 15. år.

Justitsministeriet agter i medfør af § 56 a at bestemme, at ansøgning om kørekort til lille knallert – ligesom ansøgninger til kørekort i øvrigt – skal indgives til kom-

munen, som herefter vil træffe afgørelse om, hvorvidt betingelserne for udstedelse af kørekortet er opfyldt.

I medfør af *stk. 5* får justitsministeren hjemmel til at fastsætte nærmere bestemmelser om køreprøverne i forbindelse med kørekort til lille knallert. Det gælder både de prøver, som de 15-17-årige skal bestå, og teoriprøven, som ansøgere over 18 år skal bestå. Justitsministeren kan desuden fastsætte regler om udseendet af kørekortet til lille knallert og om uddannelsen for knallertførere under 18 år, herunder regler om påbegyndelsestidspunkt og de forslag til forbedring af undervisningen, som er omtalt i de almindelige bemærkninger. Justitsministeren kan endvidere fastsætte yderligere betingelser for udstedelse af kørekort til lille knallert ud over de nævnte i *stk. 2*. Denne bemyndigelse tænkes navnlig anvendt til administrativt at indføre regler om, at personer under 18 år skal gennemføre et færdselsrelateret førstehjælpskursus som betingelse for at kunne erhverve kørekort til lille knallert. Bemyndigelsen vil dog også kunne anvendes til administrativt at fastsætte bestemmelser om andre betingelser for erhvervelse af kørekort til lille knallert, hvis der måtte vise sig et behov herfor.

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

Til nr. 8 (færdselslovens § 63 a)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at knallertforhandlere og andre, der driver erhvervsvirksomhed med salg, udlejning eller reparation af knallerter, ikke må sælge eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 16 år, medmindre der foreligger et skriftligt samtykke fra forældremyndighedens indehaver.

Bestemmelsen omfatter enhver type knallert (både lille og stor knallert) og gælder, uanset om der er tale om en fabriksny eller en brugt knallert. Bestemmelsen omfatter endvidere enhver form for overladelse, uanset om der er tale om salg, udlejning eller udlån, hvis overladelsen sker som led i erhvervsudøvelsen. Det er tillige uden betydning, om der er tale om overladelse af mere varig karakter, eller om overladelsen er rent midlertidig, eksempelvis at den unge tilbydes at køre en prøvetur på knallerten.

Bestemmelsen omfatter derimod ikke den situation, hvor en person under 16 år har indleveret en knallert eksempelvis til reparation hos en knallertforhandler eller lignende. I sådanne situationer, hvor personen under 16 år i forvejen havde rådighed over knallerten, vil knallerten kunne udleveres til vedkommende igen uden krav om samtykke fra forældremyndighedens indehaver.

Det er den erhvervsdrivende, der har ansvaret for at kontrollere, om den unge er over eller under 16 år, og, hvis der er tale om en person under 16 år, at samtykket fra forældremyndighedens indehaver foreligger senest samtidig med, at knallerten stilles til rådighed for den unge.

I den forbindelse bemærkes det i øvrigt, at alle personer, der er fyldt 16 år, kan få udstedt et legitimationskort med billede hos kommunen mod betaling af et gebyr på højst 150 kr., jf. bekendtgørelse nr. 532 af 13. juni 2004 om udstedelse af legitimationskort til personer på 16 år og derover.

Ved salg eller anden overladelse af en knallert til personer under 16 år er det den erhvervsdrivendes ansvar at sikre sig, at samtykket fra forældremyndighedens indehaver foreligger i forbindelse med overladelsen. Der stilles ikke andre formkrav til samtykket ud over, at dette skal foreligge skriftligt. Samtykket vil således eksempelvis kunne gives ved, at forældremyndighedens indehaver underskriver en erklæring udfærdiget af den erhvervsdrivende eller ved underskrift på forhandlerens genpart af salgsfakturaen eller lignende.

I tilfælde, hvor to forældre har fælles forældremyndighed, er det i forhold til den erhvervsdrivendes forpligtigelse efter bestemmelsen tilstrækkeligt, at der foreligger et skriftligt samtykke fra den ene af forældremyndighedens indehavere.

Såfremt det efterfølgende måtte vise sig, at den person, som har afgivet det skriftlige samtykke, ikke var indehaver af forældremyndigheden, forudsættes det, at den erhvervsdrivende kun kan straffes for overtrædelse af bestemmelsen, hvis den erhvervsdrivende burde have indset dette forhold, eller hvis den erhvervsdrivende i øvrigt har handlet uagtsomt ved modtagelsen af samtykket.

Overtrædelse af den foreslåede bestemmelse vil kunne straffes med bøde i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Dette gælder tillige, hvis den erhvervsdrivende er en juridisk person, jf. færdselslovens § 118, stk. 10. Der bør ved fastsættelsen af bødens størrelse navnlig lægges vægt på, hvor stor en fortjeneste den erhvervsdrivende må antages at have haft ved den eller de skete overtrædelser af bestemmelsen, ligesom antallet af overtrædelser i sig selv bør tillægges vægt, samt om vedkommende tidligere er straffet for overtrædelse af bestemmelsen.

Strafansvaret for overtrædelse af bestemmelsen forældes i henhold til straffelovens almindelige regler. Det følger således af straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, at forældelsesfristen er 2 år, da færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, ikke hjemler højere straf end bøde.

Der henvises i øvrigt til punkt 5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9 (færdselslovens § 93, stk. 2 og 3)

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 93, som bemyndiger justitsministeren til administrativt at fastsætte regler om parkeringsskiver, indføres der med stk. 2 udtrykkelig hjemmel for justitsministeren til at bemyndige andre offentlige myndigheder til at administrere de pågældende regler.

Justitsministeriet har i medfør af § 93 senest udstedt bekendtgørelse nr. 327 af 29. april 2003, som fastsætter de nærmere regler om parkeringsskivers udseende og anvendelse, herunder regler om udformning og godkendelse af automatiske parkeringsskiver.

Ved udstedelsen af bekendtgørelsen blev kompetencen til at godkende og tilbagekalde godkendelse af automatiske parkeringsskiver henlagt til Færdselsstyrelsen (nu Trafikstyrelsen), jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 7 og 8, idet det er Justitsministeriets opfattelse, at en hensigtsmæssig forvaltning af godkendelsesordningen forudsætter inddragelse af sagkundskab og teknisk ekspertise uden for Justitsministeriets område.

Formålet med *stk. 2* er at skabe et sikkert retligt grundlag for fortsat inddragelse af denne eksterne sagkundskab og tekniske ekspertise. Bestemmelsen kan endvidere danne grundlag for ny delegation ved behov herfor.

*Stk. 3* giver justitsministeren hjemmel til at fastsætte regler om adgangen til at klage over de afgørelser, der træffes af andre myndigheder efter bemyndigelse fra justitsministeren, jf. *stk. 2*. Endvidere giver bestemmelsen justitsministeren hjemmel til at kunne afskære den administrative klageadgang i sådanne sager. Som nævnt ovenfor forudsætter sager om godkendelser af automatiske parkeringsskiver inddragelse af sagkundskab og teknisk ekspertise uden for Justitsministeriets område, og den almindelige klageadgang til Justitsministeriet over sådanne afgørelser findes derfor ikke hensigtsmæssig.

Til nr. 10 og 12 (færdselslovens § 117, stk. 1, og § 117 c)

De foreslåede ændringer indebærer, at både spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, begået med lille knallert straffes i medfør af færdselslovens § 117 c. Det samme gælder kørsel på lille knallert til trods for, at retten til at føre lille knallert er frakendt ubetinget.

Det forudsættes, at der for alle de nævnte typer af overtrædelser som udgangspunkt fastsættes en bøde på

2.000 kr. i førstegangstilfælde, en bøde på 4.000 kr. i andengangstilfælde og 10 dages fængsel i tredje gangstilfælde. Det forudsættes endvidere, at der ikke sker nedsættelse af bøderne til det halve for personer under 18 år og personer med særlig lav indkomst.

Justitsministeriet skal dog herved bemærke, at en vedtagelse af lovforslaget ikke vil afskære domstolene fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering af fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag.

Desuden foreslås en konsekvensændring af færdselslovens § 117, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.2 og 4.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11 (færdselslovens § 117 a, stk. 1)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der ved lovforslagets § 1, nr. 7 indføres krav om kørekort for at føre lille knallert, og at det samtidig foreslås, at kørsel på lille knallert til trods for, at retten til at føre lille knallert er frakendt ubetinget, skal straffes i medfør af færdselslovens § 117 c, jf. lovforslagets § 1, nr. 12.

Til nr. 13 (færdselslovens § 117 d, stk. 2)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3-4, og af, at færdselslovens § 63 a som affattet ved dette lovforslag ikke længere vedrører retten til at føre stor knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Til nr. 14 (færdselslovens § 118, stk. 2)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 7.

Det forudsættes, at kørsel med lille knallert uden fornødent kørekort hertil som udgangspunkt straffes med en bøde på 2.000 kr. i førstegangstilfælde og en bøde på 4.000 kr. i andengangstilfælde. Det forudsættes endvidere, at der ikke sker nedsættelse af bøderne til det halve for personer under 18 år og personer med særlig lav indkomst.

Justitsministeriet skal dog herved bemærke, at en vedtagelse af lovforslaget ikke vil afskære domstolene fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering af fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag.

Til nr. 15-18 (færdselslovens § 119, stk. 3, nr. 4, § 119, stk. 4, nr. 1, og § 119 a, stk. 1 og 4)

De foreslåede ændringer ligestiller behandling af sager om frakendelse af retten til at føre lille knallert med sager om førerretsfrakendelse, herunder reglerne om adgang

til forsvarerbeskikkelse samt udenretlig og indenretlig vedtagelse af sådanne frakendelser.

I relation til den foreslåede bestemmelse i § 119 a, stk. 1, bemærkes særligt vedrørende sager om ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i medfør af de foreslåede nye bestemmelser i færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 1, 2 og 4 (lovforslagets § 1, nr. 39), at sådanne sager er fundet egnede til udenretlig vedtagelse, da sagerne skønnes at have en bevismæssig ukompliceret karakter, og da det er forudsat i lovforslaget, at frakendelsestiden i førstegangstilfælde altid er 2 år, jf. punkt 4.1.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Er der derimod tale om gentagelsestilfælde, hvor frakendelsestiden vil kunne være mere end 2 år, forudsættes det, at sagerne ikke søges afgjort ved en udenretlig vedtagelse efter § 119 a, stk. 1, før der foreligger en fast retspraksis vedrørende frakendelsestiden i de enkelte typer af sager.

Bestemmelsen i § 119 a, stk. 1, giver endvidere mulighed for, at der i den samme tilkendegivelse kan være tale om vedtagelse af et kørselsforbud eller frakendelse af førerretten i kombination med frakendelse af retten til at føre lille knallert. Har den sigtede således begået flere forhold omfattet af bestemmelsen ved kørsel f.eks. i bil og ved kørsel på lille knallert, kan forholdene medtages i den samme tilkendegivelse. Tilsvarende giver den foreslåede bestemmelse i § 119 a, stk. 4, om indenretlig vedtagelse mulighed for, at spørgsmål om frakendelse af førerret og retten til at føre lille knallert behandles samlet.

Til nr. 19 (færdselslovens § 124 a, stk. 1)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 24, hvorved der foreslås indført nye, omkostningsbestemte gebyrer for køreprøver til henholdsvis lille og stor knallert.

Til nr. 20 (færdselslovens § 124 a, stk. 3)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 24, hvorved der foreslås indført et nyt, omkostningsbestemt gebyr for kontrollerende køreprøve til stor knallert.

Til nr. 21 (færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 1)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 24, hvorved der foreslås indført et nyt, omkostningsbestemt gebyr for ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert.

Til nr. 22 (færdselslovens § 124 c, stk. 1, nr. 2)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 24, hvorved der foreslås indført et nyt, omkostningsbestemt gebyr for udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert.

Til nr. 23 (færdselslovens § 124 c, stk. 2)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 24, hvorved der foreslås indført et nyt, omkostningsbestemt gebyr for udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet.

Til nr. 24 (færdselslovens § 124 d)

Den foreslås i *stk. 1*, at der for afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til en person, der er fyldt 18 år, betales 100 kr.

For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre et sådant køretøj betales ligeledes 100 kr. jf. *stk. 3*.

Som følge af de foreslåede forbedringer af køreuddannelsen på ungdomsskolerne foreslås det i *stk. 2*, at der for kørekort til lille knallert, som erhverves på grundlag af denne uddannelse, betales 420 kr.

For afholdelse af køreprøve til stor knallert (kategori AM) foreslås det i *stk. 4*, at der betales 225 kr. Gebyret omfatter teoriprøven, den praktiske køreprøve og udstedelse af kørekortet.

I *stk. 5* foreslås det, at der betales et tilsvarende beløb på 225 kr. for en kontrollerende køreprøve. Herudover svarer bestemmelsen til færdselslovens § 124 a, stk. 3, idet der ikke betales noget for den første kontrollerende køreprøve, medmindre prøven aflægges i medfør af bestemmelserne om kontrollerende køreprøve i forbindelse med en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten eller et kørselsforbud, jf. færdselslovens § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

Efter den 19. januar 2013, hvor den nye kørekortkategori for knallerter (kategori AM) skal anvendes, vil der kunne opstå sager, hvor en person, der har sædvanlig bopæl her i landet, ansøger om at få ombyttet sit kørekort (kategori AM), der er udstedt i et andet EU- eller EØS-land, til et dansk kørekort (kategori AM). I *stk. 6* foreslås det derfor, at der betales 100 kr. for ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert.

I *stk. 7* foreslås det, at der betales 100 kr. for udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert.

I *stk. 8* foreslås det, at der ligeledes betales 100 kr. for udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet.

De nævnte beløb er omkostningsbestemte og vil blive reguleret i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling. Justitsministeriet vil hvert år udstede en bekendtgørelse om beløbenes aktuelle størrelse, jf. *stk. 9*.

Det bemærkes i øvrigt, at det som led i implementeringen af tredje kørekortdirektiv ved lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven er fastsat, at der for en række typer kørekort, herunder kørekort til henholdsvis lille og stor knallert, skal gælde en gyldighedstid på 15 år. Loven træder i kraft den 19. januar 2013 og gælder for kørekort, der udstedes eller fornyes efter denne dato. Det er i samme lov fastsat, at der i færdselslovens § 124 c indføres et omkostningsbestemt gebyr på 100 kr. for en sådan løbende fornyelse af en række typer kørekort, herunder kørekort til lille og stor knallert.

Til nr. 26, 27, 30-34 og 36 (§ 125, § 126, stk. 1, og § 127, 2. pkt.)

De foreslåede ændringer indebærer, at lille knallert undtages fra færdselslovens almindelige regler om frakendelse af førerretten, uanset at det ved lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås, at der kræves kørekort til lille knallert. Frakendelse af førerretten efter færdselslovens §§ 125 og 126 vil således – ligesom i dag – ikke omfatte retten til at føre lille knallert. Ligeledes vil et kørselsforbud efter færdselslovens § 127 fortsat ikke have betydning for retten til at føre lille knallert.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.1 og 4.1.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 28, 29 og 35 (færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 9 og 10, og § 127, 1. pkt.)

Med de foreslåede ændringer skal førerretten frakendes betinget, hvis føreren som ejer (bruger) har benyttet en stor knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km i timen eller derover, hvis føreren en gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved at være ejer (bruger) af en stor knallert i en sådan ulovlig stand.

Den foreslåede bestemmelse svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde, idet det dog ikke er en betingelse for konfiskation, at ejeren (brugeren) tillige har været fører af den pågældende knallert.

Det bemærkes i den forbindelse, at der for så vidt angår gentagelsesvirkningen – ligesom ved § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9) – ikke er krav om en



mellemliggende dom eller vedtagelse. Flere forhold inden for perioden skal således tillægges gentagelsesvirkning efter den foreslåede bestemmelse, selv om forholdene pådømmes under samme sag.

Tilfælde, hvor knallerten har kunnet køre hurtigere end tilladt, men dog ikke 64 km i timen eller derover, og hvor der ikke er påvist konstruktive ændringer, er ikke omfattet af bestemmelsen.

Tilfælde, hvor konstruktive ændringer kan påvises, er omfattet af bestemmelsen, hvis den pågældende vidste eller burde vide, at sådanne ændringer var foretaget. Det er altså ikke en betingelse, at de konstruktive ændringer er foretaget af den pågældende selv.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.2.2 og 4.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 38 (færdselslovens § 128, stk. 4)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at en ubetinget førerretsfrakendelse for personer under 18 år skal regnes fra det fyldte 18. år.

Det bemærkes, at den pågældende ikke kan straffes for kørsel i frakendelsestiden i perioden frem til det fyldte 18. år, jf. færdselslovens § 117 a. I disse tilfælde må der således straffes for kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, uden at et sådant kørekort er erhvervet, jf. § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1.

Det bemærkes desuden, at den pågældende frem til det fyldte 18. år fortsat vil kunne erhverve eller beholde førerret til traktor (motorredskab), jf. færdselslovens § 62.

Hvis den pågældende i perioden frem til det fyldte 18. år begår et nyt forhold, der begrunder en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten, vil færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 10, finde anvendelse, og der vil således skulle udmåles en ny, samlet frakendelsestid. Færdselslovens § 126, stk. 2, finder ligeledes anvendelse, hvilket indebærer, at der under særligt formildende omstændigheder også i sådanne sager i stedet kan idømmes en betinget frakendelse.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.3.2 og 4.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 39 (færdselslovens § 129)

Efter den foreslåede § 129, stk. 1, skal føreren af en lille knallert betinget frakendes retten til at føre lille knallert, hvis vedkommende begår nærmere angivne overtrædelser. Disse overtrædelser svarer til visse af de situationer, som medfører betinget førerretsfrakendelse, såfremt overtrædelsen begås med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens § 125, stk. 1.

Efter *stk. 1, nr. 6*, skal retten til at føre lille knallert frakendes betinget, hvis føreren som ejer (bruger) har benyttet en lille knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller derover.

Dette svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde, idet det dog ikke er en betingelse for konfiskation, at ejeren (brugeren) tillige har været fører af den pågældende knallert.

Det er i lighed med konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 6 (efter lovforslaget § 133 a, stk. 9), ikke en betingelse for frakendelse af retten til at føre lille knallert, at den pågældende selv har foretaget de konstruktive ændringer, men alene at vedkommende vidste eller burde vide, at sådanne ændringer er foretaget.

I *stk. 2* foreslås, at prøvetiden for den betingede frakendelse af retten til at føre lille knallert i lighed med en betinget førerretsfrakendelse er på 3 år.

Efter *stk. 3* skal retten til at føre lille knallert frakendes ubetinget i mellem 2 og 10 år, hvis føreren begår nærmere angivne overtrædelser, som svarer til visse af de situationer, der vil medføre ubetinget førerretsfrakendelse, såfremt overtrædelsen begås med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens § 126, stk. 1. Det bemærkes hertil, at flere forhold, som hver især medfører en betinget frakendelse, medfører en ubetinget frakendelse, selv om forholdene pådømmes samtidigt. Det gælder dog ikke ved forhold omfattet af *stk. 1, nr. 3 og 6*, der er begået samtidigt, jf. *stk. 3, nr. 5*.

Det forudsættes, at frakendelse af retten til at føre lille knallert i førstegangstilfælde fastsættes til 2 år.

I *stk. 3, nr. 7*, foreslås det, at en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert skal have gentagelsesvirkning i 2 år efter udløbet af frakendelsen. Reglen indebærer, at et nyt forhold, der normalt ville give en betinget frakendelse efter *stk. 1*, udløser en ny ubetinget frakendelse på mindst 2 år, hvis forholdet er begået i frakendelsestiden eller inden 2 år efter frakendelsestidens udløb.

For så vidt angår nye forhold der begås i frakendelsestiden, idømmes en ny frakendelsestid på mindst 2 år, som løber i forlængelse af den oprindelige frakendelse, på samme måde som det i dag er tilfældet i sager om førerretsfrakendelser. Den samlede frakendelsestid kan højst fastsættes til 10 år regnet fra den seneste dom.

For så vidt angår nye forhold, der begås i de første 2 år efter frakendelsestidens udløb, forudsættes det ligeledes, at frakendelsen fastsættes til mindst 2 år.

Hvis føreren er under 18 år på det tidspunkt, hvor vedkommende begår et forhold, som medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, skal der efter *stk. 4, 1. pkt.*, samtidig ske udskydelse af retten til at erhverve kørekort med et alderskrav på 18 år (dvs. kørekort til motorcykel, almindelig bil, stor knallert mv.) til føreren er fyldt 18½ år. Ordningen i færdselslovens § 64, stk. 4, hvorefter øvelseskørsel kun må finde sted op til 3 måneder før kørekort kan (gen)erhverves, finder anvendelse i situationer, hvor retten til at erhverve kørekort på denne vis er udskudt.

Hvis føreren var under 18 år på gerningstidspunktet, men er fyldt 18 år og allerede har erhvervet førerret til f.eks. bil på tidspunktet for sagens afgørelse, skal der efter *stk. 4, 2. pkt.*, ske en ubetinget frakendelse af førerretten i 6 måneder. Ved en sådan ubetinget frakendelse stilles der ikke krav om gennemførelse af kontrollerende køreprøve eller lignende for at generhverve førerretten efter frakendelsestidens udløb.

Efter *stk. 4, 4. pkt.*, kan frakendelse af førerretten under særlige omstændigheder undlades. Bestemmelsen omfatter den situation, hvor forholdet er begået lang tid før, 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. Er forholdet eksempelvis begået, inden føreren er fyldt 17 år, og er vedkommende fyldt 19 år, inden sagen er endelig afgjort, vil dette således kunne tale for, at frakendelse af førerretten undlades. Det er herudover en forudsætning for reglens anvendelse, at de forhold, som har bevirket den lange sagsbehandlingstid, ikke med rimelighed kan bebrejdes føreren.

Efter den foreslåede *stk. 7* kan der ske yderligere udskydelse eller frakendelse af førerretten efter *stk. 4* samtidig med en ny frakendelse af retten til at føre lille knallert, hvis forholdet er begået i den periode, hvor retten til at føre lille knallert er frakendt. Den sammenlagte udskydelse eller frakendelse af førerretten – eller en kombination af disse – kan dog ikke overstige 2 år. Herefter vil nye forhold begået i frakendelsestiden (for lille knallert) alene udløse en ny frakendelse af retten til føre lille knallert.

I tilfælde af, at der sker en yderligere frakendelse af førerretten efter *stk. 7*, således at der opstår en sammenhængende førerretsfrakendelse på 1 år eller mere, foreslås det, at generhvervelse af førerretten skal være betinget af, at vedkommende består en kontrollerende køreprøve. Bestemmelserne i færdselslovens § 60, stk. 2, 3. og 4. pkt. om tidspunktet for, hvornår den kontrollerende køreprøve kan aflægges, finder her anvendelse.

Med *stk. 5* gives domstolene mulighed for under særlig formildende omstændigheder at gøre en frakendelse af retten til at føre lille knallert betinget, selvom frakendelsen efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* ellers skulle ske ubetinget. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 126, stk. 2.

I *stk. 6* foreslås det, at en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert for personer under 15 år skal regnes fra det fyldte 15. år.

Det bemærkes, at den pågældende ikke kan straffes for kørsel i frakendelsestiden i perioden frem til det fyldte 15. år, jf. færdselslovens § 117 a. I disse tilfælde må der således i stedet straffes for kørsel med lille knallert uden at have erhvervet kørekort til lille knallert, jf. § 118, stk. 1, jf. § 63, stk. 1 (som affattet i dette lovforslags § 1, nr. 7).

Hvis den pågældende i perioden frem til det fyldte 15. år begår et nyt forhold, der begrundet en betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, vil den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 7, finde anvendelse, og der vil således skulle udmåles en ny, samlet frakendelsestid. Den foreslåede bestemmelse i § 129, stk. 5, finder ligeledes anvendelse, hvilket indebærer, at der under særligt formildende omstændigheder også i sådanne sager i stedet kan idømmes en betinget frakendelse.

Det bemærkes i øvrigt særligt vedrørende § 129, stk. 1, nr. 5, og stk. 3, nr. 2, om betinget og ubetinget frakendelse som følge af overtrædelser af færdselslovens § 54, at disse bestemmelser forventes justeret ved et ændringsforslag til dette lovforslag, såfremt lovforslag nr. L 101 fremsat den 15. december 2010 bliver vedtaget inden dette lovforslags vedtagelse. Der henvises til det anførte i punkt 4.1.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.2, 4.1.3.1 og 4.1.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 40 (færdselslovens §§ 130 og 131)

De foreslåede bestemmelser giver politiet mulighed for midlertidigt at inddrage retten til at føre lille knallert under sagen efter de tilsvarende regler for så vidt angår førerret til bil mv.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 41 og 42 (færdselslovens §§ 132 b og 132 c)

Den foreslåede § 132 b indebærer, at hvis en person er frakendt førerretten, inden vedkommende fyldte 17 år, og frakendelsestiden udløber, efter at vedkommende er

fyldt 20 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene, når vedkommende er fyldt 20 år.

I lighed med den eksisterende ordning i færdselslovens § 132 kan førerretten kun gengives, når ganske særlige omstændigheder gør sig gældende. Det forudsættes herved, at førerretten i gentagelsestilfælde kun rent undtagelsesvis kan gengives.

Den foreslåede § 132 c indebærer, at hvis en person er frakendt retten til at føre lille knallert, inden vedkommende fyldte 15 år, og frakendelsestiden udløber, efter at vedkommende er fyldt 18 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten til at føre lille knallert inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene, når vedkommende er fyldt 18 år.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.3.2 og 4.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 43 og 44 (færdselslovens § 133)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der indføres mulighed for frakendelse af retten til at føre lille knallert. Sager om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre lille knallert skal således – i lighed med sager om frakendelse eller inddragelse af førerretten – behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 93 a.

Til nr. 45 og 46 (færdselslovens § 133 a, stk. 4-6)

Med den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 4, skal konfiskation af lille knallert fremover være en obligatorisk følge i alle tilfælde, hvor en fører inden for 3 år har begået tre overtrædelser, som hver især begrunder en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter reglerne i færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 1-4 (lovforslagets § 1, nr. 39). Der vil endvidere skulle ske obligatorisk konfiskation efter denne bestemmelse i tilfælde af en ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 1-4, hvis føreren to gange tidligere inden for de seneste 3 år har begået to forhold som nævnt i den foreslåede § 133 a, stk. 6, nr. 1, (dvs. kørsel uden kørekort eller kørsel i frakendelsestiden), jf. nedenfor, eller hvis føreren tidligere inden for de seneste 3 år har begået ét forhold, der medfører ubetinget frakendelse efter § 129, stk. 3, nr. 1-4 og ét forhold omfattet af § 133, stk. 6, nr. 1.

Den foreslåede ordning om obligatorisk konfiskation omfatter ikke de forhold, der alene som følge af førerens forstraffe eller antallet af forhold til samtidig pådømmelse fører til en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 5-7.

Med forslaget forudsættes det, at tre forhold omfattet af færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 1-4, eller som de nævnte i den foreslåede § 133 a, stk. 6, nr. 1, begået inden for 3 år skal medføre obligatorisk konfiskation, uanset om forholdene er til samtidig pådømmelse, eller om der foreligger mellemliggende afgørelser. Den foreslåede konfiskationsbestemmelser gentagelsesbegreb skal således ikke forstås på samme måde som det sædvanlige gentagelsesbegreb i straffelovens § 84, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 5, indebærer, at der for så vidt angår spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, indføres en særlig skærpet ordning om obligatorisk konfiskation af lille knallert, så konfiskation skal ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller overtrædelse under skærpene omstændigheder af § 54, stk. 2, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, og
- 2) den pågældendes ret til at føre lille knallert på gerningstidspunktet var frakendt ubetinget for et forhold som nævnt i nr. 1 begået inden for de seneste 2 år før det nye forhold.

Da det efter forslaget er en forudsætning for obligatorisk konfiskation, at det første forhold har givet anledning til en afgørelse om ubetinget frakendelse, inden det andet forhold begås, vil to forhold til samtidig pådømmelse ikke i sig selv kunne give anledning til obligatorisk konfiskation efter den skærpede ordning.

Det bemærkes, at såfremt lovforslag nr. L 101 fremsat den 15. december 2010 bliver vedtaget inden dette lovforslags vedtagelse, forventer justitsministeren at fremsætte ændringsforslag til dette lovforslag om, at kørsel på lille knallert efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende stoffer skal medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. I så fald vil denne type forseelse også blive foreslået omfattet af den skærpede konfiskationsordning, der foreslås i § 133 a, stk. 5. Der henvises til punkt 4.1.3.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

I bestemmelsen i *stk. 6* foreslås, at kørsel uden kørekort (overtrædelse af færdselslovens § 63, stk. 1, 1. pkt., som foreslået i lovforslagets § 1, nr. 7) og kørsel i frakendelsestiden (overtrædelse af færdselslovens § 117 c, stk. 1, 2. pkt., som foreslået i lovforslagets § 1, nr. 12) tillige skal medføre obligatorisk konfiskation i samme omfang som overtrædelser, der medfører en ubetinget frakendelse efter § 129, stk. 3, nr. 1-4, jf. § 133 a, stk. 4 ovenfor.

Bestemmelsen om obligatorisk konfiskation for ”kørsel uden kørekort” forudsættes anvendt i forhold til overtrædelser, der består i, at føreren kører uden at have erhvervet kørekort som nævnt i § 63, stk. 1, 1. pkt., på det omhandlede tidspunkt, f.eks. hvor føreren aldrig har erhvervet kørekort eller kører på trods af, at retten til føre lille knallert er administrativt inddraget af politiet. Bestemmelsen vil – medmindre særlige grunde undtagesvis taler for at undlade konfiskation, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 5 (som bliver til § 133 a, stk. 8) – også skulle anvendes i de tilfælde, hvor en person under 18 år på gerningstidspunktet var i gang med at tage kørekort til lille knallert.

Stk. 6 indebærer, at kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden i konfiskationsretlig henseende skal tillægges samme betydning som overtrædelser, der medfører en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1-4. Der skal således ske konfiskation på obligatorisk grundlag, hvis føreren inden for 3 år har begået tre af de pågældende overtrædelser.

I lighed med det anførte til § 133 a, stk. 4, vil det være uden betydning, om der er tale om tre tilfælde af samme type overtrædelse, eller om forseelserne er af forskellig karakter. Det er således hensigten, at de omfattede overtrædelser i relation til konfiskationsspørgsmålet skal have fuldstændig indbyrdes gentagelsesvirkning.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 47 (færdselslovens § 133 b)

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der indføres mulighed for at frakende retten til at føre lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 39.

#### *Til § 2*

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) endnu ikke er trådt i kraft. § 1, nr. 2, i den nævnte lov indeholder bl.a. en ny § 60 c, som erstatter den gældende bestemmelse i færdselsloven om generhvervelse af førerretten efter et kørselsforbud, jf. § 60 a. Den gældende § 60 a, stk. 1, ændres ved dette lovforslags § 1, nr. 6, og den nye § 60 c ændres derfor tilsvarende som konsekvens heraf.

#### *Til § 3*

Ifølge den gældende § 5, stk. 1, i lov om ungdomsskoler skal kommunerne afholde alle udgifter ved ungdomsskolevirksomheden med de undtagelser, der følger af lovens § 3, stk. 4, om virksomhed, der skal ske på samme økonomiske vilkår som tilsvarende virksomhed efter folkeoplysningsloven.

Den foreslåede bestemmelse er indsat i lovforslaget for at præcisere, at § 5, stk. 1, i lov om ungdomsskoler ikke er til hinder for, at der for udstedelse af kørekort til lille knallert kan kræves et gebyr, som fastsættes i færdselsloven.

#### *Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 19. januar 2013, således at de berørte borgere, erhvervsvirksomheder og administrerende myndigheder får en rimelig frist til at indrette sig efter de nye regler.

Der lægges i den forbindelse vægt på, at der skal være den fornødne tid til at tilrettelægge de ændringer af undervisning mv. i relation til erhvervelse af kørekort til henholdsvis lille og stor knallert, som der lægges op til med lovforslaget. Hertil kommer, at administration af de foreslåede regler forudsætter tilpasning af en række af politiets it-systemer.

Det bemærkes i øvrigt, at loven tillige gennemfører dele af tredje kørekortdirektiv, som først skal anvendes fra den 19. januar 2013.

Det bemærkes generelt – for så vidt angår de foreslåede lovændringer vedrørende straffastsættelsen – at det af straffelovens § 3, stk. 1, følger, at spørgsmålet om strafbarhed og straf skal afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

For så vidt angår frakendelse af førerretten, retten til at føre lille knallert og konfiskation følger det af straffelovens § 4, stk. 2, at sådanne sanktioner kun kan idømmes, når dette også var hjemlet ved den lovgivning, som var gældende ved handlingens foretagelse. Heraf følger, at der heller ikke kan idømmes en strengere frakendelses- eller konfiskationssanktion end den, der kunne være idømt efter de regler, der var gældende på gerningstidspunktet.

Det bemærkes endeligt, at hvor forhøjet straf eller andre retsfølger er foreskrevet i gentagelsestilfælde, kommer afgørelser, der er truffet i henhold til tidligere ret, i betragtning efter deres indhold lige med afgørelser efter

den lov, i henhold til hvilken den foreliggende handling bedømmes, jf. straffelovens § 5.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 9, som vedrører administrationen af reglerne om parkeringsskiver, foreslås at træde i kraft den 1. juli 2011, da bestemmelsen ikke har nogen sammenhæng med den øvrige del af lovforslaget.

#### *Til § 5*

For at leve op til tredje kørekortdirektivs regler lægges der med lovforslaget op til, at en lille knallert fremover kun kan føres af personer, der har erhvervet kørekort til lille knallert, stor knallert, bil eller motorcykel, jf. færdselslovens § 63, stk. 1, som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 7.

Da direktivet imidlertid giver medlemsstaterne adgang til at opretholde de rettigheder til at føre køretøjer, som deres borgere er tillagt i national ret inden direktivets ikrafttræden, foreslås det dog samtidig, at kravet om kørekort til lille knallert ikke skal gælde for de personer, som efter de hidtil gældende regler i færdselsloven har været berettiget til at føre en sådan knallert.

Personer, der er fyldt 18 år inden lovens ikrafttræden, bevarer således efter den foreslåede bestemmelse i § 5, *stk. 1*, retten til uden videre at føre lille knallert. Det

samme gør personer, som har gyldigt knallertbevis eller traktorkørekort, hvis beviset/kørekortet er erhvervet inden lovens ikrafttræden. De sidstnævnte personer skal have det pågældende knallertbevis eller traktorkørekort hos sig under kørslen og skal på forlangende vise det til politiet, jf. § 5, *stk. 2*. I modsat fald kan de pågældende straffes med bøde, jf. *stk. 3*.

I bestemmelsen i *stk. 4* gives der hjemmel til, at justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om under hvilke betingelser, der kan udstedes kørekort til lille knallert til personer, som inden lovens ikrafttræden er fyldt 18 år eller har erhvervet knallertbevis eller traktorkørekort. Fastsættelse af sådanne regler forudsætter efter Justitsministeriets vurdering Kommissionens samtykke, jf. tredje kørekortdirektivs artikel 13, stk. 1. Udstedelse af knallertkørekort i de i *stk. 4* nævnte tilfælde vil være relevant for personer, der har erhvervet knallertbevis eller traktorkørekort før lovens ikrafttræden, og som ønsker at føre lille knallert efter, at knallertbeviset er udløbet, eller at traktorkørekortet er udløbet eller frataget og dermed ikke længere opfylder gyldighedsbetingelsen i § 5, stk. 1, nr. 2. Det vil endvidere være relevant for personer, som har brug for kørekortet med henblik på knallertkørsel i andre EU/EØS-lande.

For udstedelsen betales 100 kr.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

Lovforslaget  
§ 1

§ 2. I denne lov forstås ved:

1-5. - - -

6-28. - - -

§ 44. Færdsel på motorvej samt på tilkørsels- og frakørselsvej til en sådan vej må kun ske med motorkøretøjer, som på vandret vej kan og må fremføres med en hastighed af mindst 40 km i timen.

Stk. 2-4. - - -

*Kørekort til motorkøretøj*

§ 56. Motorkøretøj må kun føres af en person, der har erhvervet kørekort. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Stk. 2-3. - - -

Stk. 4. Såfremt en ansøger ikke tidligere har haft kørekort til et motorkøretøj af samme art, skal den pågældende have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer. Den indledende praktiske undervisning skal foregå på lukkede øvelsespladser. Undervisningen skal endvidere omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg.

Stk. 5. - - -

§ 60 a. Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 10, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig kø-

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1320 af 28. november 2010, som ændret ved § 2 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, § 1 i lov nr. 716 af 25. juni 2010, § 106 i lov nr. 1537 af 21. december 2010 og lov nr. 1551 af 21. december 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6. Førerret:

retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.«

Nr. 6-28 bliver herefter nr. 7-29.

2. I § 44, stk. 1, ændres »40« til: »50«.

3. Overskriften før § 56 affattes således:

»Kørekort til motorkøretøj og stor knallert«

4. I § 56, stk. 1, indsættes efter »Motorkøretøj«: »og stor knallert«.

5. § 56, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Har en ansøger ikke tidligere haft kørekort til et motordrevet køretøj af samme art, skal den pågældende have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer. Den indledende praktiske undervisning skal foregå på lukkede øvelsespladser. Undervisningen vedrørende motorkøretøjer skal endvidere omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg.«

6. I § 60 a, stk. 1, ændres »10« til: »11«.

reundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

*Stk. 2-6. - - -*

#### *Knallertkørere*

**§ 63.** Lille knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år.

*Stk. 2.* Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert. Dette gælder dog ikke for personer, der har erhvervet kørekort til traktor.

*Stk. 3.* Det påhviler kommunen at sørge for undervisningen i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert.

*Stk. 4.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om undervisningen og om beviset for modtagelsen heraf. Justitsministeren kan fravige reglerne i stk. 1 og 2 for øvelseskørsel på vej.

*Stk. 5.* Til personer under 18 år, der efter at have erhvervet kørekort til traktor ikke længere er i besiddelse af dette, kan politiet efter regler fastsat af justitsministeren udstede en erklæring om, at vedkommende opfylder betingelserne for at føre lille knallert.

*Stk. 6.* Føreren af en ikke registreringspligtig lille knallert skal under kørslen medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105. Førere under 18 år skal endvidere under kørsel med lille knallert medbringe det i stk. 2 nævnte bevis eller kørekort eller den i stk. 5 nævnte erklæring. Præmiekvittering samt bevis, kørekort eller erklæring skal på forlangende forevises politiet.

*Stk. 7.* Stk. 2 gælder kun for personer, der har bopæl her i landet.

**§ 63 a.** Stor knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel.

*Stk. 2.* Føreren skal under kørsel have kørekortet hos sig og på forlangende vise det til politiet.

**7. Overskriften før § 63 og § 63 affattes således:**

#### *»Kørekort til lille knallert*

**§ 63.** Lille knallert må kun føres af personer, som har erhvervet kørekort til lille knallert, stor knallert, bil eller motorcykel. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

*Stk. 2.* Kørekort til lille knallert kan udstedes til en person, der er fyldt 15 år, og som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert samt bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil. Kørekort til lille knallert kan tillige udstedes til en person, der er fyldt 18 år, og som har bestået en teoriprøve.

*Stk. 3.* Kommunen sørger for undervisningen og afviklingen af prøver for personer under 18 år. Politiet sørger for afviklingen af teoriprøver for personer over 18 år.

*Stk. 4.* §§ 56 a, 59 og 59 a gælder også med hensyn til kørekort til lille knallert.

*Stk. 5.* Justitsministeren fastsætter for lille knallert bestemmelser om undervisningen, prøverne og om kørekortets udseende og indhold. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om yderligere betingelser for udstedelse af kørekort til lille knallert ud over de i stk. 2 nævnte. Justitsministeren kan fravige reglerne i stk. 1 for øvelseskørsel på vej.

*Stk. 6.* Føreren af en ikke registreringspligtig lille knallert skal under kørslen medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105, og skal på forlangende forevise kvitteringen til politiet.«

**8. § 63 a affattes således:**

**»§ 63 a.** Den, der driver erhverv med salg, udlejning eller reparation af knallerter, må ved udøvelsen af denne virksomhed ikke sælge eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 16 år, medmindre forældremyndighedens indehaver forinden har givet skriftligt samtykke dertil. Det påhviler den erhvervsdrivende at sikre sig, at samtykket foreligger.«

**§ 93.** Justitsministeren kan bestemme, at parkering af motorkøretøjer, hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset, kun må ske under benyttelse af parkeringsskive. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om parkeringsskiver og deres benyttelse.

**§ 117.** Spirituskørsel med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, straffes med bøde, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis

1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen har oversteget 2,00 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen har oversteget 1,00 mg pr. liter luft,

2) føreren under særdeles skærpende omstændigheder har overtrådt § 54, stk. 2,

3) føreren findes skyldig i flere tilfælde af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2,

4) føreren tidligere er frataget førerretten betinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, og det nye forhold er begået inden 3 år efter, at den tidligere afgørelse blev endelig,

5) føreren tidligere er pålagt kørselsforbud efter § 127 som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, og det nye forhold er begået inden 3 år efter, at afgørelsen om kørselsforbuddet blev endelig,

6) føreren tidligere er frataget førerretten ubetinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden,

7) spirituskørslen eller overtrædelsen af § 54, stk. 1 eller 2, er foregået ved uberettiget brug af et motorkøretøj, en stor knallert, en traktor eller et motorredskab, jf. straffelovens § 293, stk. 1, og § 293 a, eller

8) føreren findes skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1 og 3-5, eller § 126, stk. 1, nr. 3.

**§ 117 a.** Den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er fra-

**9.** I § 93 indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Justitsministeren kan henlægge administrationen af de regler, der er fastsat efter stk. 1, til en anden offentlig myndighed.

*Stk. 3.* Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 2, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

**10.** § 117, *stk. 1*, affattes således:

»Spirituskørsel og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab straffes med bøde, jf. dog stk. 2.«

**11.** I § 117 a, *stk. 1*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.



kendt den pågældende ubetinget, straffes med bøde, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren

1) findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller

2) tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden.

**§ 117 c.** Spirituskørsel med lille knallert straffes med bøde. Er den pågældende tidligere dømt for spirituskørsel, kan straffen dog stige til fængsel indtil 1 år.

**§ 117 d.** Overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, straffes med fængsel indtil 1 år, under formildende omstændigheder dog med bøde.

*Stk. 2.* Overtrædelse af § 56, stk. 1, § 62, stk. 1, og § 63 a straffes med bøde eller under skærpene omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, og § 63 a tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel. Er overtrædelsen af § 56, stk. 1, begået under kørsel med et køretøj omfattet af § 43, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde.

**§ 118.** - - -

*Stk. 2.* Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af § 4, stk. 1, § 5, § 9, stk. 1 og stk. 2, nr. 2-6, § 14, stk. 1 og 2, § 15, stk. 1-4, § 16, § 17, stk. 1, §§ 18-29, §§ 31-36, § 37, stk. 4, § 41, §§ 44-49, § 50, stk. 2 og 3, §§ 51 og 52, § 54, stk. 3-5, § 62, stk. 3, § 63, stk. 1 og 2, § 64, § 65, stk. 1, § 67, § 70, stk. 1 og 2, §§ 80-81, § 82, § 83 a, § 84, stk. 2, og §§ 87 og 88 udmåles en skærpet bøde. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved overtrædelse af § 65, stk. 2, når overtrædelsen vedrører et køretøj omfattet af § 43, stk. 1 eller 2.

*Stk. 3-10.* - - -

**§ 119.** - - -

*Stk. 3.* - - -

**12.** § 117 c affattes således:

»§ 117 c. Spirituskørsel og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med lille knallert straffes med bøde, jf. dog stk. 2. På samme måde straffes den, som fører lille knallert til trods for, at retten til at føre lille knallert er frakendt den pågældende ubetinget, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt for forhold som nævnt i stk. 1.«

**13.** § 117 d, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Overtrædelse af § 56, stk. 1, og § 62, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpene omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel. Er overtrædelsen af § 56, stk. 1, begået under kørsel med et køretøj omfattet af § 43, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde.«

**14.** I § 118, stk. 2, ændres »§ 63, stk. 1 og 2« til: »§ 63, stk. 1«.

**15.** I § 119, stk. 3, nr. 4, ændres »§ 63 a« til: »§ 63, stk. 1,«.

4) vedrører overtrædelse af § 56, stk. 1, § 62, stk. 1, eller § 63 a eller

5) - - -

*Stk. 4.* Offentlig forsvarer beskikkes efter reglerne i retsplejelovens §§ 731 og 732. Hvis tiltalte fremsætter begæring herom, beskikkes i byretten tillige offentlig forsvarer

1) i sager, hvor der bliver spørgsmål om frakendelse af førerretten eller kørselsforbud og der ikke medvirker domsmænd, og

2) i sager om overtrædelse af § 53 eller § 54, stk. 1.

*Stk. 5.* - - -

**§ 119 a.** Hvis en sag efter § 125, stk. 1, nr. 3-9, § 125, stk. 2 eller 3, eller § 126, stk. 1, nr. 1-4, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager kørselsforbud eller betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.

*Stk. 2.* - - -

*Stk. 3.* - - -

*Stk. 4.* Sager omfattet af stk. 1, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud eller betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum. Under samme betingelser kan sager om tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. § 125, stk. 1, nr. 1, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud eller betinget frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.

*Stk. 5.* - - -

**16.** § 119, stk. 4, nr. 1, affattes således:

»1) i sager, hvor der bliver spørgsmål om frakendelse af førerretten, kørselsforbud eller frakendelse af retten til at føre lille knallert, og der ikke medvirker domsmænd, og«

**17.** § 119 a, stk. 1, affattes således:

»Hvis en sag efter § 125, stk. 1, nr. 3-10, § 125, stk. 2 eller 3, § 126, stk. 1, nr. 1-4, § 129, stk. 1, nr. 3-6, eller § 129, stk. 3, nr. 1, 2 eller 4, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager kørselsforbud, frakendelse af førerretten eller frakendelse af retten til at føre lille knallert i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum og en eventuel udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort.«

**18.** § 119 a, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Sager omfattet af stk. 1, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud eller betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten eller betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i et nærmere angivet tidsrum og en eventuel udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort. Under samme betingelser kan sager om tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. § 125, stk. 1, nr. 1, og § 129, stk. 1, nr. 1, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager kørselsforbud, betinget

**§ 124 a.** For afholdelse af køreprøve betales 580 kr. Afholdes køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring samtidig med køreprøve til bus, betales 580 kr. for hver af prøverne.

*Stk. 2.* For praktiske prøver til stor motorcykel og almindelig bil med stort påhængskøretøj betales 260 kr.

*Stk. 3.* For kontrollerende køreprøver betales 870 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

**§ 124 c.** Der betales:

- 1) 260 kr. for ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort,
- 2) 260 kr. for udstedelse af duplikatkørekort,
- - -

*Stk. 2.* For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til kørsel i udlandet betales 150 kr.

**§ 124 d.** For udstedelse af knallertbevis betales 100 kr.

frakendelse af førerretten eller betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i et nærmere angivet tidsrum.«

**19.** I § 124 a, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »580 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 1 og 4.«

**20.** I § 124 a, stk. 3, indsættes efter »870 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 5.«

**21.** I § 124 c, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »kørekort,«: », jf. dog § 124 d, stk. 6,«.

**22.** I § 124 c, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »duplikatkørekort,«: », jf. dog § 124 d, stk. 7,«.

**23.** I § 124 c, stk. 2, indsættes efter »150 kr.«: », jf. dog § 124 d, stk. 8.«

**24.** § 124 d affattes således:

»§ 124 d. For afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, betales 100 kr.

*Stk. 2.* For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert samt bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil, jf. § 63, stk. 2, 1. pkt., betales 420 kr.

*Stk. 3.* For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. § 129, stk. 3, betales 100 kr.

*Stk. 4.* For afholdelse af køreprøve til stor knallert betales 225 kr.

*Stk. 5.* For kontrollerende køreprøve til stor knallert betales 225 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

*Stk. 6.* For ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert betales 100 kr.

## Kapitel 18

### *Frakendelse af førerret*

#### *Betinget frakendelse*

§ 125. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,

2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,

3) føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover,

4) føreren under kørsel i et af de i § 43 nævnte køretøjer, under kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. § 86, stk. 1, eller ved slæbning af køretøjer, jf. § 70, stk. 4, har overskredet de for sådanne køretøjer tilladte hastigheder, jf. §§ 42 og 43, eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen eller med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen,

5) føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.,

*Stk. 7.* For udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert betales 100 kr.

*Stk. 8.* For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet betales 100 kr.

*Stk. 9.* De i stk. 1-8 nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.«

**25.** I *overskriften* til *kapitel 18* indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**26.** I *overskriften* før § 125 indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**27.** I § 125, *stk. 1*, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

6) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.,

7) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1,

8) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1,

9) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2, eller

10) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

*Stk. 2. - - -*

*Stk. 3.* Under samme betingelser som nævnt i stk. 2 skal føreren betinget frakendes retten til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis føreren har gjort sig skyldig i to forhold omfattet af stk. 2 og forholdene er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret.

*Stk. 4.* Under særlig formildende omstændigheder kan betinget frakendelse efter stk. 1, nr. 7, undlades.

*Stk. 5.* Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører motordrevet køretøj under sådanne omstændigheder, at førerretten skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 6. - - -*

#### *Ubetinget frakendelse*

**§ 126.** Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren

**28.** I § 125, stk. 1, nr. 9, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 2, eller« til: »§ 126, stk. 1, nr. 2,«.

**29.** I § 125, stk. 1, indsættes efter nr. 9 som nyt nummer:

»10) føreren har benyttet en stor knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km i timen eller derover, og som føreren er ejer (bruger) af, hvis føreren en gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 67, stk. 2, ved at være ejer (bruger) af en stor knallert i en sådan ulovlig stand, eller«

Nr. 10 bliver herefter nr. 11.

**30.** I § 125, stk. 3, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**31.** I § 125, stk. 4, indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**32.** I § 125, stk. 5, 1. og 2. pkt., indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**33.** I overskriften før § 126 indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**34.** I § 126, stk. 1, indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

1)-12) - - -  
 Stk. 2. - - -

**§ 127.** Hvis en forseelse omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 8, 9 eller 10, § 125, stk. 3, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1, 2, 5, 6, 11 eller 12, bliver begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse. Ved et kørselsforbud inddrages førerens ret til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, indtil særlig køreundervisning eller A/T-kursus, jf. § 60 a, stk. 1 og 2, er gennemført og kontrollerende køreprøve er bestået.

**§ 128.** Ubetinget frakendelse sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 2, der er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2, sker for et tidsrum af mindst 3 år.

*Stk. 3.* Førerretten kan frakendes for bestandig, hvis føreren under kørslen har begået grove kørselsfejl, kørslen har resulteret i alvorlig personskade og der foreligger sådanne oplysninger om førerens tidligere færdselslovsovertrædelser, at en frakendelse af førerretten for bestandig skønnes påkrævet af hensyn til færdselssikkerheden og retshåndhævelsen.

**§ 129.** (Ophævet).

**35.** I § 127, 1. pkt., ændres »10« til: »11«.

**36.** I § 127, 2. pkt., indsættes efter »kørekort,«: »bortset fra lille knallert,«.

**37.** I § 128, stk. 1 og 2, indsættes efter »frakendelse«: »af førerretten«.

**38.** I § 128 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Er føreren under 18 år på det tidspunkt, hvor en ubetinget frakendelse af førerretten vedtages eller fastslås ved endelig dom, regnes frakendelsestiden fra den dag, hvor føreren fylder 18 år.«

**39.** Efter § 128 indsættes:

»*Frakendelse af retten til at føre lille knallert m.v.*

**§ 129.** Føreren af en lille knallert skal betinget frakendes retten til at føre lille knallert, hvis

1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,

2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,

3) føreren har overskredet den tilladte hastighed for lille knallert efter § 43 a med mere end 60 pct.,

4) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af stk. 3, nr. 1,

5) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af stk. 3, nr. 2, eller

6) den benyttede knallert er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse eller er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller derover, og føreren tillige er ejer (bruger) af knallerten.

*Stk. 2.* Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører lille knallert under sådanne omstændigheder, at retten til at føre lille knallert skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 3.* Føreren af en lille knallert skal ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

1) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft,

2) føreren under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2,

3) føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført knallerten på særlig hensynsløs måde,

4) føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen har overskredet de tilladte hastigheder efter § 42 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct.,

5) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, idet to forhold omfattet af henholdsvis stk. 1, nr. 3 og 6, som er begået samtidigt, i denne forbindelse dog anses for ét forhold,

6) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre lille knallert og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 1 i prøvetiden, eller

7) føreren tidligere er frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-4, eller stk. 1 inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 4.* Er den fører, der ubetinget fratages retten til at føre lille knallert efter stk. 3, under 18 år på gerningstidspunktet, udskydes det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan erhverve førerret, desuden i 6 måneder for så vidt angår kørekort med et alderskrav på 18 år. Har føreren på afgørelsestidspunktet erhvervet førerret, fratages førerretten ubetinget i 6 måneder. Bestemmelsen i § 60, stk. 2, finder herved ikke anvendelse. Under særlige omstændigheder kan fratagelse af førerretten undlades.

*Stk. 5.* Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget fratagelse i tilfælde, hvor fratagelse efter stk. 3 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 6.* Er føreren under 15 år på det tidspunkt, hvor en ubetinget fratagelse af retten til at føre lille knallert vedtages eller fastslås ved endelig dom, regnes fratagelsestiden fra den dag, hvor føreren fylder 15 år.

*Stk. 7.* Begår den fører, der er ubetinget frataget retten til at føre lille knallert, i fratagelsestiden et nyt forhold, der er omfattet af stk. 1 eller stk. 3, nr. 1-4, kan der fastsættes en yderligere udskydelse eller fratagelse efter stk. 4. Den samlede udskydelse eller fratagelse efter stk. 4 kan dog ikke overstige 2 år. Har førerretten været frataget i en sammenhængende periode på 1 år eller mere efter stk. 4, kan førerretten efter fratagelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en kontrollerende køreprøve består. Bestemmelserne i § 60, stk. 2, 3. og 4. pkt., finder herved anvendelse.«

#### *Inddragelse af førerretten under sagen*

**§ 130.** Skønner politiet, at betingelserne for ubetinget fratagelse af førerretten foreligger, kan det midlertidigt inddrage førerretten. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 2. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort mod udstedelse af midlertidigt kørekort.

*Stk. 2.* Den, hvis førerret er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 3.* Det tidsrum, hvori førerretten har været inddraget, fradrages i fratagelsestiden.

**40.** I overskriften før § 130 indsættes efter »førerretten«: »m.v.«, og §§ 130 og 131 affattes således:

»**§ 130.** Skønner politiet, at betingelserne for ubetinget fratagelse af førerretten eller retten til at føre lille knallert foreligger, kan politiet midlertidigt inddrage førerretten eller retten til at føre lille knallert. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 2. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten og retten til at føre lille knallert, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort og knallertbevis mod udstedelse af midlertidigt kørekort.

*Stk. 2.* Den, hvis førerret eller ret til at føre lille knallert er midlertidigt inddraget, kan forlange ind-



*Virkningen af anke m.v.*

**§ 131.** Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at førerretten har været inddraget i medfør af § 130, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. Det samme gælder anke af en dom, hvorved en person over 18 år, der ikke har førerret, ubetinget er frakendt retten til at erhverve denne ret. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 2.* Afsiges der i en sag, hvori førerretten er inddraget efter § 130, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal kørekortet udleveres, selv om dommen ankes.

*Generhvervelse af førerret inden frakendelsestidens udløb***§ 132. - - -**

dragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 3.* Det tidsrum, hvori førerretten eller retten til at føre lille knallert har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Virkningen af anke m.v.*

**§ 131.** Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at førerretten eller retten til at føre lille knallert har været inddraget i medfør af § 130, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. Det samme gælder anke af en dom, hvorved en person over 18 år, der ikke har førerret, ubetinget er frakendt retten til at erhverve denne ret. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 2.* Afsiges der i en sag, hvori førerretten eller retten til at føre lille knallert er inddraget efter § 130, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal kørekortet eller knallertbeviset udleveres, selv om dommen ankes.«

**41.** I *overskriften* før § 132 indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**42.** Efter § 132 a indsættes før overskriften før § 133:

»**§ 132 b.** Spørgsmålet om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb kan ud over de i § 132 nævnte tilfælde indbringes for domstolene, hvis føreren var under 17 år på tidspunktet for frakendelsen, og frakendelsestiden udløber efter, at føreren er fyldt 20 år. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når den pågældende er fyldt 20 år. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

**§ 132 c.** Spørgsmålet om generhvervelse af retten til at føre lille knallert inden frakendelsestidens udløb kan ud over de i § 132 nævnte tilfælde indbringes for domstolene, hvis føreren var under 15 år på tidspunktet for frakendelsen, og frakendelsestiden udløber efter, at føreren er fyldt 18 år. Indbringel-

*Erstatning for inddragelse eller frakendelse af førerret*

§ 133. Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af førerretten i anledning af strafforfølgning.

§ 133 a. Ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelser af færdselsloven, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

*Stk. 2.* Konfiskation skal ske, hvis

1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1-6, 11 eller 12, og

2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af førerretten.

*Stk. 3.* Konfiskation skal endvidere ske, hvis

1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirtuskørsel med en promille over 1,20 eller en alkoholconcentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller overtrædelse under skærpende omstændigheder af § 54, stk. 2, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, og

2) den pågældendes førerret på gerningstidspunktet var frakendt ubetinget for et forhold som nævnt i nr. 1 begået inden for de seneste 3 år før det nye forhold.

*Stk. 4.* Konfiskation efter stk. 2 og 3 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse.

sen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når den pågældende er fyldt 18 år. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.«

**43.** I *overskriften* før § 133 indsættes efter »førerret«: »m.v.«.

**44.** I § 133 indsættes efter »førerretten«: »eller retten til at føre lille knallert«.

**45.** I § 133 a indsættes efter stk. 3 som nye stykker:  
»Stk. 4. Konfiskation af lille knallert skal ske, hvis

*Stk. 5.* Bestemmelserne i stk. 2 og 3 kan fraviges, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor.

*Stk. 6.* En knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den, for så vidt angår lille knallert, kan køre 43 km i timen eller derover og, for så vidt angår stor knallert, kan køre 64 km i timen eller derover, skal konfiskeres, hvis ejeren (brugeren) af knallerten en gang tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse af § 67, stk. 2. Konfiskation kan dog undlades, hvis særlige grunde taler derfor.

*Stk. 7.* I øvrigt gælder straffelovens regler om konfiskation.

**§ 133 b.** Spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret samt pålæggelse af kørselsforbud i anledning af hastighedsovertrædelser, jf. §§ 42-43 a, eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning afgøres efter de på gerningstidspunktet gældende regler.

1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1-4, og

2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller som nævnt i stk. 6, nr. 1.

*Stk. 5.* Konfiskation af lille knallert skal endvidere ske, hvis

1) ejeren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller overtrædelse under skærpende omstændigheder af § 54, stk. 2, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, og

2) den pågældendes ret til at føre lille knallert på gerningstidspunktet var frakendt ubetinget for et forhold som nævnt i nr. 1 begået inden for de seneste 2 år før det nye forhold.

*Stk. 6.* Konfiskation af lille knallert skal ligeledes ske, hvis

1) ejeren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 63, stk. 1, 1. pkt., eller § 117 c, stk. 1, 2. pkt., og

2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 eller stk. 4, nr. 1.«

Stk. 4-7 bliver herefter stk. 7-10.

**46.** I § 133 a, stk. 4 og 5, der bliver stk. 7 og 8, ændres »2 og 3« til: »2-6«.

**47.** I § 133 b ændres »førerret samt pålæggelse af kørselsforbud« til: »fører-ret, pålæggelse af kørselsforbud og frakendelse af retten til at føre lille knallert«.

## § 2

I lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og ud-

videt mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) foretages følgende ændring:

## § 1

1. - - -

2. - - -

§ 60 c. Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 10, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

- - -

§ 5. Kommunen afholder alle udgifter ved ungdomsskolevirksomheden, jf. dog § 3, stk. 4.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen fastsætter årligt en beløbsramme for udgifterne til ungdomsskolevirksomheden, henholdsvis den enkelte ungdomsskole, jf. §§ 2, 3 og 7.

1. I § 1, nr. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 10« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11«.

## § 3

I lov om ungdomsskoler, jf. lovbekendtgørelse nr. 997 af 8. oktober 2004, som ændret ved § 3 i lov nr. 577 af 9. juni 2006 og § 8 i lov nr. 208 af 31. marts 2008, foretages følgende ændring:

1. I § 5, stk. 1, indsættes efter »jf. dog § 3, stk. 4«: » , og færdselslovens § 124 d, stk. 2«.

## § 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 19. januar 2013, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 9, træder i kraft den 1. juli 2011.

## § 5

Stk. 1. Kravet om kørekort for at føre lille knallert, jf. færdselslovens § 63, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, gælder ikke, hvis føreren

1) er fyldt 18 år inden lovens ikrafttræden eller  
2) har gyldigt knallertbevis eller kørekort til traktor (motorredskab), som er erhvervet inden lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Personer, som fører lille knallert uden kørekort i henhold til stk. 1, nr. 2, skal under kørslen have det pågældende knallertbevis eller traktorkø-

rekort hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

*Stk. 3.* Overtrædelse af stk. 2 straffes med bøde.

*Stk. 4.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, som inden lovens ikrafttræden er fyldt 18 år eller har erhvervet knallertbevis eller kørekort til traktor (motorredskab). For en sådan udstedelse betales et beløb, som svarer til beløbet i færdselslovens § 124 d, stk. 6, jf. stk. 9, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 24.

## Notat

## Arbejdsgruppens anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert

2. december 2008

## INDHOLDSFORTEGNELSE

**1. FORORD****2. RESUME****3. GÆLDENDE RET**

## 3.1 DEFINITION PÅ EN KNALLERT

## 3.2 KRAV TIL FØREREN

## 3.2.1 Lille knallert

## 3.2.2 Stor knallert

## 3.3 STRAF OG SANKTIONER

## 3.3.1 Indledning

## 3.3.2 Gældende sanktioner for lille knallert

## 3.3.2.1 Hastighedsovertrædelser

## 3.3.2.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

## 3.3.2.3 Alderskravet og undladelse af at have erhvervet knallertbevis

## 3.3.2.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerten

## 3.3.2.5 Ingen hjemmel for frakendelse af førerretten ved kørsel med lille knallert

## 3.3.3 Gældende sanktioner for stor knallert

## 3.3.3.1 Hastighedsovertrædelser

## 3.3.3.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

## 3.3.3.3 Krav om kørekort

## 3.3.3.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter

## 3.3.3.5 Frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert, kørselsforbud og klippeordningen

## 3.3.3.6 Kørsel i frakendelsestiden

## 3.3.3.7 De almindelige regler om frakendelse af førerretten og klippekortsystemet

## 3.3.3.8 Særligt om fra hvilket tidspunkt frakendelsen regnes

**4. FÆRDSELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS ANBEFALINGER****5. TREDJE KØREKORTDIREKTIV**

## 5.1 TREDJE KØREKORTDIREKTIV OG KNALLERT

## 5.2 ALDERSKRAV OG HELBREDSKRAV

## 5.3 KØREUDDANNELSE OG KØREPRØVE

## 5.4 ÆKVIVALENS

**6. ARBEJDSGRUPPENS OVERVEJELSER OG ANBEFALINGER**

## 6.1 OPDELING I LILLE OG STOR KNALLERT

## 6.2 ALDERSKRAV TIL KNALLERTFØRERE

6.2.1 Ulykkes- og skadesrisiko

6.2.2 Ulykkesårsager

6.2.2.1 Lille knallert

6.2.2.2 Stor knallert

6.2.3 Udenlandske erfaringer

## 6.3 UDDANNELSESKRAV TIL KNALLERTFØRERE

6.3.1 Lille knallert

6.3.1.1 Knallertbeviser

6.3.1.2 Krav til undervisningen

6.3.1.3 Undervisningens indhold

6.3.1.4 Den afsluttende prøves indhold

6.3.2 Stor knallert

## 6.4 HELBREDSMÆSSIGE KRAV TIL KNALLERTFØRERE

## 6.5 STRAF OG SANKTIONER

6.5.1 Indledning

6.5.2 Lille knallert

6.5.2.1 Frakendelse af retten til at føre lille knallert

6.5.2.2 Betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

6.5.2.3 Ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

6.5.2.4 "Udskudt kørekort" for de unge under 18 år

6.5.2.5 Bøde ved kørsel i "frakendelsestiden" på lille knallert

6.5.2.6 Skærpelse af bøden for kørsel på knallert før det fyldte 16 år

6.5.2.7 Skærpelse af bøden for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis

6.5.3 Stor knallert

6.5.4 Begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten for unge under 18 år

## 6.6 OVERGANGSREGLER

## 7. Bilag

### 1. Forord

Justitsministeriet har ved brev af 14. marts 2008 anmodet Rigspolitiet om at nedsætte en arbejdsgruppe med den opgave at gennemføre en revision af knallertområdet i lyset af anbefalingerne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og EU's tredje kørekortdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort).

Arbejdsgruppen skal udarbejde oplæg til, hvordan tredje kørekortdirektivs regler om knallerter bør gennemføres i Danmark, herunder hvilke alders-, uddannelses- og helbredsmæssige krav, der bør gælde for førere af de knallerter, som er omfattet af direktivet.

Herudover skal der tages stilling til følgende:

- Hvilke krav der bør gælde for førere af knallerter uden for direktivets anvendelsesområde, dvs. knallerter der højst kan køre 25 km i timen (knallert 25).
- Hvilke uddannelsesmæssige krav skal gælde, herunder, hvem der bør forestå undervisningen og prøveafholdelsen, i forbindelse med erhvervelse af knallertkørekort og - i givet fald - knallertbevis (Handlingsplanens anbefaling 6).
- I hvilket omfang indførelsen af et egentligt kørekort til (visse) knallerter bør føre til, at det gældende sanktionssystem med frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal finde anvendelse på førere af disse knallerter, og i den forbindelse, om der i givet fald tillige er

særlige overtrædelser vedrørende knallerter, som bør føre til førerretsfrakendelse, f.eks. de overtrædelser vedrørende konstruktive ændringer og maksimal hastighed, som i medfør lovforslag nr. 496 af 12. marts 2008 om ændring af Færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.) kan føre til konfiskation (Handlingsplanens anbefaling 8).

På denne baggrund har arbejdsgruppen udarbejdet et notat med anbefalinger. Arbejdsgruppens overvejelser fremgår tillige af notatet.

Arbejdsgruppen har været sammensat af følgende repræsentanter for Justitsministeriet, Rigsadvokaten, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Rigspolitiet:

- Fuldmægtig Esben Haugland, Justitsministeriet,
- Rigsadvokatassessor Kirsten Søndergaard Munck, Rigsadvokaten,
- Projektleder Søren Troels Berg, Rådet for Større Færdselssikkerhed,
- Projektleder Lone Hald, Rådet for Større Færdselssikkerhed,
- Projektleder Ursula Friis, Rådet for Større Færdselssikkerhed,
- Vicepolitiinspektør Jørn Pakula Andresen, Rigspolitiets Færdsels- og Beredskabsafdeling,
- Politiassessor Mads Mazanti Hansen, Rigspolitiets Færdsels- og Beredskabsafdeling (formand) og
- Politifuldmægtig Lise Karoline Drøgemüller, Rigspolitiets Færdsels- og Beredskabsafdeling (sekretær).

Arbejdsgruppen afholdt sit første møde den 13. maj 2008 og har i alt afholdt 7 møder.

Rigspolitiet den 2. december 2008.

## 2. Resume

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de nuværende alderskrav til knallertførere. Arbejdsgruppen indstiller således, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver 16 år, og at grænsen for stor knallert forbliver 18 år.

Arbejdsgruppens anbefalinger forudsætter, at der sker en ændring i opdelingen i lille og stor knallert. Dette skyldes, at tredje kørekortdirektivs anvendelsesområde omfatter alle knallerter, som kan køre med en hastighed på over 25 km i timen. Danmark har således ikke mulighed for at undtage de nuværende små knallerter (knallert 30) fra direktivets regler om kørekort til kategori AM. Arbejdsgruppen foreslår i den forbindelse, at der – evt. efter nærmere drøftelse med EU-kommissionen – opereres med en overgangsregel for de eksisterende knallert 30-køretøjer.

Arbejdsgruppen anbefaler, at køreuddannelsen til lille knallert ("knallertbevis") forbedres og ledsages af en egentlig køreprøve, som afholdes af ungdomsskolerne, der også i dag udbyder knallertuddannelsen. I undervisningen bør efter arbejdsgruppens opfattelse i højere grad indgå risikovurdering, defensiv kørestil og kendskab til sanktionerne ved færdselslovovertrædelser med knallert. Kravene til underviserne bør samtidig skærpes, så kurset for underviserne gøres obligatorisk. Forbedringen af knallertuddannelsen vil indebære øgede udgifter for kommunerne, hvilket vil betyde, at det nuværende gebyr for knallertbeviset på 100 kr. bør forhøjes, formentlig til et niveau på 500-1.000 kr. Personer over 18 år bør fortsat kunne føre lille knallert uden at erhverve knallertbevis eller kørekort.

For så vidt angår stor knallert foreslår arbejdsgruppen, at den nye kørekortkategori AM (stor knallert) i tredje kørekortdirektiv implementeres således, at køreuddannelsen i vidt omfang kommer til svare til køreuddannelsen til den mindste motorcykelkategori, og at der aflægges både en teoretisk og en praktisk prøve. Uddannelsen skal forestås af køreskolerne, hvorimod prøven som ved øvrige kørekortkategorier afholdes af politiet. Det bør fortsat være således, at kørekort til enten kategori A (motorcykel) eller B (bil) også giver ret til at føre stor knallert, ligesom de helbredsmæssige krav til kategori AM bør være de samme som til kategori A og B.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at sanktionssystemet indrettes således, at retten til at føre lille knallert kan frakendes, hvis føreren begår nogle nærmere angivne lovovertrædelser, herunder f.eks. spirituskørsel



og kørsel med en konstruktivt ændret knallert. Frakendelsen gøres i førstegangstilfælde betinget med en prøvetid på 3 år. Ved f.eks. spirituskørsel med en promille over 1,20 og ved grove overtrædelser af reglen om, at et motordrevet køretøj ikke må føres under påvirkning af stoffer eller lignende, idømmes sanktionen dog ubetinget allerede i førstegangstilfælde. Frakendelsestiden foreslås fastsat til 2 år.

Hvis føreren ved den ubetingede frakendelse af retten til at føre lille knallert er under 18 år, foreslår arbejdsgruppen endvidere, at det tidspunkt, hvor føreren kan erhverve kørekort til bil eller motorcykel, udskydes med 6 måneder.

Arbejdsgruppen anbefaler, at bøden ved kørsel i frakendelsestiden med lille knallert fastsættes til 2.000 kr. i førstegangstilfælde. Det anbefales endvidere, at bøderne for kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis forhøjes fra de nuværende 500 kr. til 2.000 kr. i førstegangstilfælde.

Kørsel på stor knallert er allerede omfattet af færdselslovens regler om frakendelse af førerretten. Indførelsen af den nye kørekortkategori AM ændrer ikke herved, men arbejdsgruppen finder, at frakendelsesreglerne også bør omfatte kørsel med en konstruktivt ændret stor knallert.

Arbejdsgruppen anbefaler endelig, at en ubetinget frakendelse af førerretten generelt bør regnes fra det fyldte 18. år, hvis føreren er under 18 år, og ikke som i dag fra endelig dom.

### 3. Gældende ret

#### 3.1 Definition på en knallert

Det følger af færdselslovens § 2, nr. 6, at en knallert er et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm<sup>3</sup> eller med el-motor og med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 (typegodkendelsesdirektivet) fastsat fællesskabsretlige regler om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

Medlemsstaterne er efter disse regler forpligtet til at godkende knallerter med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen og med følgende karakteristika:

- tohjulede køretøjer med en motor:
  - med et slagvolumen på ikke over 50 cm<sup>3</sup>, hvis der er tale om en forbrændingsmotor, eller
  - med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, hvis der er tale om en elektrisk motor
- trehjulede køretøjer med en motor:
  - med et slagvolumen på ikke over 50 cm<sup>3</sup>, hvis der er tale om en motor med styret (+)tænding, eller
  - med en maksimal nettoeffekt på højst 4 kW, hvis der er tale om andre forbrændingsmotorer, eller
  - med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, hvis der er tale om en elektrisk motor

Færdselsstyrelsen antager, at typegodkendelsesdirektivet ikke er til hinder for, at medlemsstaterne kan anvende en yderligere inddeling af knallerter, f.eks. i lille og stor knallert.<sup>1)</sup>

#### 3.2 Krav til føreren

I det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort) findes der ingen bestemmelser om knallerter – hverken for så vidt angår knallert som kategori eller bestemmelser vedrørende uddannelse.

##### 3.2.1 Lille knallert

Af færdselslovens § 63 fremgår, at lille knallert kun må føres af personer, som er fyldt 16 år.

Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert, jf. § 63, stk. 2. Dette gælder dog ikke for personer, der har erhvervet kørekort til traktor. Bestemmelsen gælder kun for personer, der har bopæl her i landet, jf. § 63, stk. 7.

Bestemmelserne om knallertundervisning for de 16-17-årige fremgår af bekendtgørelse nr. 133 af 2. marts 2005 om obligatorisk knallertundervisning og knallertbeviser, som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 4. juli 2006.

Undervisningen består i dag af 24 timers teoretisk og praktisk undervisning, herunder 9 manøvreemner og 6 kursusemner (risikoforståelse). En elev anses for at have deltaget i den obligatoriske knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat, når den pågældende har deltaget i undervisningen i mindst 21 timer og har besvaret 3 evaluerende prøver udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed på tilfredsstillende måde. Disse evaluerende prøver gennemføres ved visning af trafiksituationer på video, hvorefter eleven skal besvare et antal tilknyttede spørgsmål. Bedømmelsen af prøverne beror på lærerens vurdering af, om eleven har opnået en tilstrækkelig forståelse af stoffet.

Knallertundervisningen udbydes af kommunerne i ungdomsskoleregi. Som lærere ved knallertundervisningen anvendes ungdomsskolelærere med faglige og pædagogiske forudsætninger. Det kan f.eks. være kørelærere, polititjenestemænd, folkeskolelærere og andre med særlig interesse og forudsætning for knallertundervisningen.

En undersøgelse fra maj 2008 viser, at undervisernes baggrund fordeler sig således:

Politibaggrund	Kørelærerbaggrund	Lærerbaggrund	Anden baggrund
62 %	20 %	10 %	8 %

Under hensyn til knallertundervisningens særlige krav og indhold vil det normalt være en forudsætning, at ungdomsskolelæreren har gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Kurset, som er godkendt af Rådet for Større Færdselssikkerhed, omhandler en række faglige og pædagogiske emner, der har til formål at kvalificere læreren til selvstændigt at forestå knallertundervisningen. Kurset udbydes efter behov og koster ca. 5.000 kr., som afholdes af ungdomsskolerne. En ikke uvæsentlig del af lærerne har dog ikke gennemført dette kursus.

For udstedelse af knallertbevis betales 100 kr. i gebyr, jf. færdselslovens § 124 d.

### 3.2.2 Stor knallert

Stor knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel, jf. § 63 a, stk. 1.

Kravene til undervisningen fremgår af kørekortbekendtgørelsen og bekendtgørelser om undervisningsplan for køreuddannelsen henholdsvis til kategori A og B.

## 3.3 Straf og sanktioner

### 3.3.1 Indledning

Sanktioner ved overtrædelse af færdselsloven, herunder overtrædelser der er begået under kørsel med knallert, er fastsat i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 (RM 4/2000), som indeholder retningslinjer for anklagemyndighedens sanktionspåstande i færdselssager.

Efter Rigsadvokatmeddelelsen straffes overtrædelser af de almindelige regler i færdselsloven om f.eks. vigepligt, der begås under kørsel med knallert, som udgangspunkt med en bøde på 500 kr. Er der sket sammenstød med en anden trafikant, forhøjes bøden dog til 1.000 kr.

Højere bøder fastsættes ved spirituskørsel, kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet kørekort (stor knallert), kørsel i frakendelsestiden (stor knallert) og konstruktive ændringer ved knallertmotorer.

Der er endvidere hjemmel for frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert, ligesom der under visse betingelser kan ske konfiskation af både lille og stor knallert.

Det bemærkes, at bøder til unge under 18 år generelt nedsættes til det halve beløb af den almindelige takstmæssige bøde, dog minimum 300 kr. Det samme gælder for bøder til personer med særlig lav indtægt.

Bøder for spirituskørsel og bøder for kørsel i frakendelsestiden er indtægtsbestemte og skal derfor ikke nedsættes for unge under 18 år og personer med særlig lav indtægt. Det samme gælder for tillægsbøder i forbindelse med betinget dom med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling for spirituskørsel og tillægsbøder i forbindelse med vilkår om samfundstjeneste for kørsel i frakendelsestiden.

I det følgende gennemgås sanktionen ved udvalgte overtrædelsestyper.

### **3.3.2. Gældende sanktioner for lille knallert**

#### 3.3.2.1 Hastighedsovertrædelser

Efter færdselslovens § 43 a må hastigheden for lille knallert aldrig overstige 30 km i timen.

Overtrædelse af § 43 a straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde, der efter RM 4/2000 fastsættes til 500 kr.

#### 3.3.2.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

Efter færdselslovens § 117 c, straffes spirituskørsel med lille knallert med bøde. Er den pågældende tidligere dømt for spirituskørsel, kan straffen dog stige til fængsel indtil 1 år.

Ifølge RM 4/2000 gælder følgende strafpositioner:

1. gang	2.000 kr.
2. gang	4.000 kr.
3. gang	10 dages fængsel

Frihedsstraffen skal skærpes hver gang, den pågældende kører spirituskørsel på lille knallert, og kan gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling efter samme retningslinjer som ved spirituskørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, jf. nærmere nedenfor i afsnit 3.3.3.2. Tillægsbøden er i disse tilfælde 4.000 kr.

Kørsel på lille knallert under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. straffes som spirituskørsel med lille knallert.

#### 3.3.2.3 Alderskravet og undladelse af at have erhvervet knallertbevis

Lille knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år, jf. færdselslovens § 63, stk. 1.

Personer under 18 år, dvs. 16-17-årige, der fører lille knallert, skal endvidere have erhvervet et ”knallertbevis”, jf. færdselslovens § 63, stk. 2.

Kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis til lille knallert straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, og RM 4/2000 med en bøde på 500 kr.

#### 3.3.2.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerten

Efter færdselslovens § 67, stk. 1, skal et køretøj være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare eller ulempe for andre samt uden skade for vejene. Ifølge stk. 2 er ejeren eller brugeren ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Endvidere skal føreren af et køretøj til enhver tid være opmærksom

på, at køretøjet er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, jf. stk. 3.

I bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers udstyr og indretning mv. (udstyrsbekendtgørelsen) med senere ændringer er der fastsat nærmere regler om køretøjers – herunder knallerter – indretning og udstyr. Reglerne om maksimal hastighed for knallerter findes i udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, hvorefter en knallert skal være indrettet således, at den fastsatte hastighedsgrænse på 30 km i timen for en lille knallert og 45 km i timen for en stor knallert ikke kan overskrides med mere end 20 pct.

Forbuddet mod konstruktive ændringer findes i udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 2, hvorefter der ikke må foretages konstruktive ændringer ved motor samt lydæmpningssystem eller ændres i udvekslingen mellem motor og drivhjul og i drivhjulsstørrelsen.

Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, og RM 4/2000 med en bøde på:

Ejer (bruger)

1. gang	1.000 kr.
2. gang	1.000 kr.

Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 2, straffes på samme måde som overtrædelse af § 28, stk. 1.

Med virkning fra den 19. juni 2008 er der indført nye skærpede regler for konfiskation af knallerter, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 5, hvorefter der under visse betingelser i andengangstilfælde skal ske konfiskation af en knallert.

Efter bestemmelsen i § 133 a, stk. 5, skal der således ske konfiskation af en knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som kan køre 43 km i timen eller derover (lille knallert) eller 64 km i timen eller derover (stor knallert), hvis ejeren (brugeren) af knallerten én gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse.

Med hensyn til konfiskation af enkelte dele af knallerten i tilfælde, hvor der er foretaget konstruktive ændringer, er der ikke med lovændringen tilsigtet nogen ændringer af retstilstanden, og disse kan som hidtil konfiskeres i medfør af straffelovens almindelige regler herom, jf. herved også færdselslovens § 133 a, stk. 6.

### 3.3.2.5 Ingen hjemmel for frakendelse af førerretten ved kørsel med lille knallert

Færdselslovens regler om frakendelse af førerretten gælder for førere af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens §§ 125 og 126.

Det betyder, at førerretsfrakendelse kun kan anvendes som en retsfølge ved kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Da der ikke kræves kørekort til kørsel med lille knallert, finder færdselslovens regler om frakendelse af førerretten ikke anvendelse ved kørsel med lille knallert.

Som følge heraf er førere af lille knallert heller ikke omfattet af klippekortordningen i færdselslovens § 125, stk. 2 og 3, og der kan ikke pålægges en fører af en lille knallert et kørselsforbud efter færdselslovens § 127.

### **3.3.3 Gældende sanktioner for stor knallert**

Som nævnt i afsnit 2.1. indeles knallerter efter færdselslovens § 2, nr. 6, i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen (maksimalt 45 km i timen) og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Både stor og lille knallert er endvidere omfattet af definitionen på et ”motordrevet køretøj”, jf. færdselslovens § 2, nr. 12.

### 3.3.3.1 Hastighedsovertrædelser

Efter færdselslovens § 43 a må hastigheden for stor knallert aldrig overstige 45 km i timen.

Overtrædelse af § 43 a straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, og RM 4/2000 med en bøde på 500 kr.

Hvis hastighedsoverskridelsen er af en sådan størrelse, at der skal ske frakendelse af førerretten – dvs. hvis hastigheden er overskredet med mere end 60 pct. – er bøden på 1.500 kr.

### 3.3.3.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

Efter færdselslovens § 117, stk. 1, straffes spirituskørsel med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med bøde, jf. dog stk. 2.

Efter bestemmelsens stk. 2, kan straffen i en række nærmere opregnede tilfælde, herunder f.eks. ved spirituskørsel i gentagelsestilfælde, stige til fængsel i 1 år og 6 måneder.

For store knallerter gælder der således samme regler som for motorkøretøjer (biler og motorcykler) med hensyn til spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2.

Det betyder, at spirituskørsel med stor knallert i intervallet 0,51 – 2,00 promille eller 0,26 – 1,00 mg alkohol pr. liter luft i førstegangstilfælde straffes med en bøde, der fastsættes til 1 måneds nettoløn ganget med promillens størrelse.

I andengangstilfælde af spirituskørsel i det nævnte interval er straffen fængsel i 10 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn, medmindre den pågældende i førstegangstilfældet blev straffet med en betinget dom, idet der normalt kun fastsættes en betinget dom for spirituskørsel inden for den periode, hvor dommen har gentagelsesvirkning.

Ved spirituskørsel med stor knallert med en promille på mere end 2,00 er straffen i førstegangstilfælde fængsel i 20 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling og betaling af en tillægsbøde. I andengangstilfælde er straffen 30 dages fængsel.

Straffen for spirituskørsel skærpes yderligere i tredjegangstilfælde mv., der henvises til RM 4/2000.

Overtrædelse af nulgrænsen i færdselslovens § 54, stk. 1, under kørsel med stor knallert straffes med en bøde svarende til ½ månedsløn i førstegangstilfælde. Overtræder føreren af en stor knallert forbuddet i færdselslovens § 54, stk. 2, straffes han som udgangspunkt med en bøde svarende til en måneds nettoløn.

Foreligger der i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, særdeles skærpende omstændigheder, hvorved forstås, at den pågældende ved en klinisk lægeundersøgelse er fundet påvirket i middel grad eller derover, er straffen i førstegangstilfælde fængsel i 20 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller behandling mod narkotikamisbrug og betaling af en tillægsbøde.

Straffen for overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, skærpes i gentagelsestilfælde. Der henvises til RM 4/2000.

### 3.3.3.3 Krav om kørekort

Stor knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel, jf. færdselsloven § 63 a, stk. 1.

Efter færdselslovens § 117 d straffes overtrædelse af § 63 a med bøde eller under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmålingen af bøden skal der tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsligtet økonomisk fordel.

Kørsel med stor knallert uden at have erhvervet kørekort sanktioneres på samme måde som kørsel i bil eller på motorcykel uden at have erhvervet kørekort, og straffen i førstegangstilfælde er en bøde på 5.000 kr., jf. RM 4/2000.

Det bemærkes, at bøden for unge under 18 år fastsættes til det halve af den sædvanlige takst, hvilket betyder, at bøden i førstegangstilfælde er på 2.500 kr.

Bøden for overtrædelse af § 63 a, stk. 1, skærpes i gentagelsestilfælde, og ved femtegangsovertrædelse af bestemmelsen fastsættes straffen til fængsel i 7 dage.

#### 3.3.3.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter

Der henvises til afsnit 3.3.2.4.

#### 3.3.3.5 Frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert, kørselsforbud og klippekortordningen

Da der kræves kørekort til kørsel med stor knallert, finder færdselslovens regler i §§ 125 og 126 om betinget og ubetinget frakendelse tillige anvendelse ved kørsel med stor knallert. Det samme gælder reglerne om kørselsforbud, jf. § 127.

Det betyder f.eks., at føreren af en stor knallert ved spirituskørsel frakendes førerretten efter de samme principper som for føreren af bil, og at en spirituskørsel med stor knallert har fuld gentagelsesvirkning på en senere spirituskørsel i bil.

Føreren af en stor knallert er på samme måde omfattet af klippekortordningen.

I afsnit 3.3.3.7 nedenfor er de almindelig regler om frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, reglerne om kørselsforbud og klippekortordningen nærmere beskrevet.

#### 3.3.3.6 Kørsel i frakendelsestiden

Efter færdselslovens § 117 a straffes med bøde den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj, er frakendt den pågældende ubetinget, jf. dog stk. 2. Straffen kan efter stk. 2 stige til fængsel i 1 år og 6 måneder, hvis føreren findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden.

Straffen for kørsel i frakendelsestiden med stor knallert svarer til den, der gælder ved kørsel i frakendelsestiden for biler og motorcykler. Bøden fastsættes i førstegangstilfælde til en måneds nettoløn.

I andengangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden fastsættes straffen til fængsel i 10 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn.

Straffen for kørsel i frakendelsestiden skærpes yderligere i tredjegangstilfælde mv. og ved flere kørsler til samtidig pådømmelse. Der henvises til RM 4/2000.

#### 3.3.3.7 De almindelige regler om frakendelse af førerretten og klippekortsystemet

Frakendelse af førerretten, dvs. fratagelsen af en persons ret til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, optræder i tre former, nemlig som betinget frakendelse, kørselsforbud og ubetinget frakendelse.

Færdselslovens § 125 indeholder regler om de tilfælde, hvor førerretten skal frakendes betinget. Frakendes førerretten betinget, effektueres frakendelsen ikke, og den dømte får lov til at beholde sit kørekort. Men hvis den dømte inden for en prøvetid på 3 år begår en ny overtrædelse, som kan medføre frakendelse af førerretten, bliver den dømte frakendt førerretten ubetinget, jf. § 125, stk. 4 og 5.

Efter færdselslovens § 125 skal der ske betinget frakendelse af førerretten, hvis

- 1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,

- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,
- 3) føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover,
- 4) føreren under kørsel i et af de i § 43 nævnte køretøjer, under kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. § 86, stk. 1, eller ved slæbning af køretøjer, jf. § 70, stk. 4, har overskredet de for sådanne køretøjer tilladte hastigheder, jf. §§ 42 og 43, eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen eller med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen,
- 5) føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.,
- 6) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.,
- 7) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1,
- 8) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1,
- 9) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2, eller
- 10) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

Er førerretten frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve, og hvis betinget frakendelse sker på grund af spirituskørsel, skal føreren tillige gennemføre et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus).

Kørselsforbud efter færdselslovens § 127 træder i stedet for en betinget frakendelse ved en række forseelser, hvis de bliver begået inden for de første tre år efter, at føreren har erhvervet sin førerret første gang. Ved et kørselsforbud inddrages førerens ret til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, indtil særlig køreundervisning eller A/T-kursus (ved spirituskørsel) er gennemført og en kontrollerende køreprøve er bestået.

Som supplement til frakendelsessystemet gælder endvidere en ”klippekortordning”, som indebærer, at trafikanter, der gentagne gange overtræder de i færdselslovens § 125, stk. 2, nævnte bestemmelser, skal frakendes førerretten eller pålægges kørselsforbud. Bestemmelserne i § 125, stk. 2, som kan medføre klip, omhandler særlige ”trafikfarlige” overtrædelser af færdselsloven, som ikke i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

Såfremt en fører inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal han efter ordningen frakendes førerretten betinget i forbindelse med klip nr. 3.

En fører, der inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret gør sig skyldig i to kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, vil dog allerede i forbindelse med klip nr. 2 blive pålagt kørselsforbud, jf. færdselslovens § 127, jf. § 125, stk. 3, jf. stk. 2.

Færdselslovens § 126 omfatter de tilfælde, hvor der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten. Hvis en person frakendes førerretten ubetinget, er vedkommende herefter uberegtiget til at føre et motorkøretøj, hvortil der kræves kørekort. Kørekortet skal inddrages, og fører den pågældende alligevel et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, straffes personen for kørsel i frakendelsestiden, jf. færdselslovens § 117 a.

Førerretten kan frakendes ubetinget, selv om den pågældende ikke i forvejen har erhvervet førerret (f.eks. unge under 18 år), men afgørelsen vil i så fald gå ud på frakendelse af retten til at erhverve førerret.

Ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126 skal ske, hvis føreren

- 1) har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2,
- 3) ulovligt har ført køretøjet uden hastighedsbegrænsere eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelser eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb, eller hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom,
- 4) har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser,
- 5) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde,
- 6) har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 253, stk. 1, jf. stk. 2,
- 7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-8, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb,
- 8) tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden,
- 9) tidligere er pålagt kørselsforbud og har begået et nyt forhold inden 3 år efter, at kørselsforbuddet blev pålagt, eller
- 10) tidligere er frakendt førerretten ubetinget og har begået et nyt forhold inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget, jf. § 126, stk. 2.

Efter færdselslovens § 128, stk. 1, skal ubetinget frakendelse ske for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. Ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, under skærpende omstændigheder skal dog ske for et tidsrum af mindst 3 år, jf. § 128, stk. 2. Efter § 128, stk. 3, kan førerretten under visse betingelser frakendes for bestandig.

Som det er nævnt, kan førerretsfrakendelse efter de gældende regler kun anvendes som en retsfølge i anledning af en kørsel med et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Dette betyder, at kørsel med bil, motorcykel, stor knallert samt traktor og motorredskab kan føre til frakendelse af førerretten, hvis de øvrige betingelser herfor er opfyldt.

Frakendelsen gælder ethvert motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, uanset med hvilken type køretøj, den kørsel, der gav anledning til frakendelsen, blev foretaget.

Det er endelig en betingelse for førerretsfrakendelse, at den pågældende kørsel har fundet sted på færdselslovens område.

### 3.3.3.8 Særligt om fra hvilket tidspunkt frakendelsen regnes

Ved betinget frakendelse følger det af færdselslovens § 125, stk. 4, 1. pkt., at begyndelsestidspunktet for prøvetiden på 3 år løber fra endelig dom. Prøvetiden påvirkes som udgangspunkt ikke af, at domfældte ikke har erhvervet kørekort.<sup>2)</sup>

Ved ubetinget frakendelse er det ligeledes udgangspunktet, at frakendelsen regnes fra endelig dom. Hvis en person under 18 år f.eks. kører spirituskørsel i bil, regnes den ubetingede frakendelse ligeledes med virkning fra endelig dom, og ikke fra det fyldte 18 år.<sup>3)</sup>

Ved vedtagelse af betinget eller ubetinget frakendelse regnes retsvirkningen fra det tidspunkt, hvor politiet modtager underretning om, at tilkendegivelsen er vedtaget.



#### 4. Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan af 7. maj 2007 indeholder en række anbefalinger vedrørende knallerter.

Ved en ændring af færdselsloven i juni 2008 er handlingsplanens anbefaling nr. 21 og 22 om øget konfiskation af ulovlige knallerter og effektivisering af politiets kontrol på området ved anvendelse af de såkaldte rullefelter gennemført.

Herudover har kommissionen anbefalet, at reglerne om knallertundervisning i forbindelse med erhvervelse af knallertbeviser ændres, således at undervisningen afsluttes med både en teoretisk og en praktisk afslutningsprøve, som skal bestås. Kommissionen har begrundet denne anbefaling med, at de unge ikke regner knallertundervisningen for noget, fordi der ikke afsluttes med en egentlig prøve.

Kommissionen har desuden anbefalet, at det undersøges, om der i udlandet er eksempler på, at knallertførere kan få inddraget deres knallertbevis som følge af overtrædelse af færdselsloven. Kommissionen har begrundet denne anbefaling med, at indførelsen af klippekortordningen i 2005 viste, at netop risikoen for at miste kørekortet har en væsentlig præventiv effekt på bilisternes adfærd, og at det er derfor nærliggende at få vurderet, om en tilsvarende effekt vil vise sig ved risikoen for at få inddraget et knallertbevis.

Endvidere har kommissionen anbefalet, at mulighederne for at udskyde retten til at erhverve kørekort til bil og motorcykel ved grove forseelser på knallert undersøges. En sådan udskydelse har ifølge kommissionen både til formål at påvirke unge knallertførere til at optræde mere sikkert og udvise lovlydig adfærd og at afskære en højrisikogruppe af unge fra at erhverve kørekort.

Der henvises til handlingsplanens anbefaling 6, 8 og 9.

#### 5. Tredje kørekortdirektiv

Det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF) bliver i januar 2013 afløst af et nyt kørekortdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort), herefter benævnt tredje kørekortdirektiv.

De regler, som er nødvendige for at gennemføre tredje kørekortdirektiv, skal offentliggøres senest den 19. januar 2011 og anvendes fra den 19. januar 2013. Direktivet er dog ikke til hinder for, at Danmark vedtager og anvender regler, der opfylder direktivets bestemmelser om knallerter, inden disse frister.

##### 5.1 Tredje kørekortdirektiv og knallert

I henhold til tredje kørekortdirektiv skal der indføres en ny kørekortkategori for knallerter (kategori AM).

Knallerter defineres i tredje kørekortdirektiv som to- eller trehjulede køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 og højst 45 km i timen, jf. artikel 4, stk. 2.

Direktivets definition af knallerter omfatter således både den nuværende lille knallert (som kan køre maksimalt 30 km i timen) og den store knallert (som kan køre maksimalt 45 km i timen).

Knallerter, der kan køre maksimalt 25 km i timen, er ikke omfattet af direktivet, og Danmark kan således fastsætte egne regler for denne gruppe af knallerter.

##### 5.2 Alderskrav og helbreds krav

Aldersgrænsen for den nye kategori AM er i direktivet fastsat til 16 år. Efter artikel 4, stk. 6, 1. pkt., litra a, kan medlemsstaterne hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort til kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år.

Medlemsstaterne kan desuden kræve, at ansøgeren opfylder en række helbredsmæssige krav, jf. artikel 7, stk. 1.

### 5.3 Køreuddannelse og køreprøve

Af direktivets artikel 7, stk. 1, litra b, 2. led, følger det, at udstedelse af kørekort er betinget af, at ansøgeren om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve. Medlemsstaterne kan tillige kræve, at ansøgeren består en praktisk prøve i færdigheder og adfærd. For trehjulede motorcykler og quadricykler kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd.

### 5.4 Ækvivalens

Det følger endvidere af direktivets artikel 6, stk. 2, litra d, at kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. Vælger medlemsstaten at indføre en praktisk prøve som betingelse for at erhverve kørekort til kategori AM, kan medlemsstaten dog begrænse ækvivalensen til kun at omfatte kørekort til motorcykel (kategori A1, A2 og A).

## 6. Arbejdsgruppens overvejelser og anbefalinger

### 6.1 Opdeling i lille og stor knallert

Som nævnt i afsnit 5.1 omfatter kategori AM i tredje kørekortdirektiv både den nuværende lille knallert (som kan køre maksimalt 30 km i timen) og den store knallert (som kan køre maksimalt 45 km i timen). Det vil betyde, at der fremover vil være krav om kørekort til lille knallert, medmindre definitionen af lille og stor knallert ændres.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør der fortsat være en type af knallerter, hvortil der ikke kræves et egentligt kørekort.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at færdselslovens inddeling i lille og stor knallert på denne baggrund bør ændres, således at en stor knallert har en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km i timen og en lille knallert en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 25 km i timen.

En stor knallert vil herefter svare til tredje kørekortdirektivs kategori AM.

En sådan opdeling vil imidlertid nødvendiggøre en overgangsordning for de eksisterende knallerter med en konstruktiv maksimal hastighed på 30 km i timen, jf. nærmere afsnit 6.6.

### 6.2 Alderskrav til knallertførere

Som anført i afsnit 5.2 er aldersgrænsen for stor knallert i tredje kørekortdirektiv fastsat til 16 år, som kan nedsættes til 14 år eller sættes op til 18 år. Aldersgrænsen for lille knallert kan fastsættes frit.

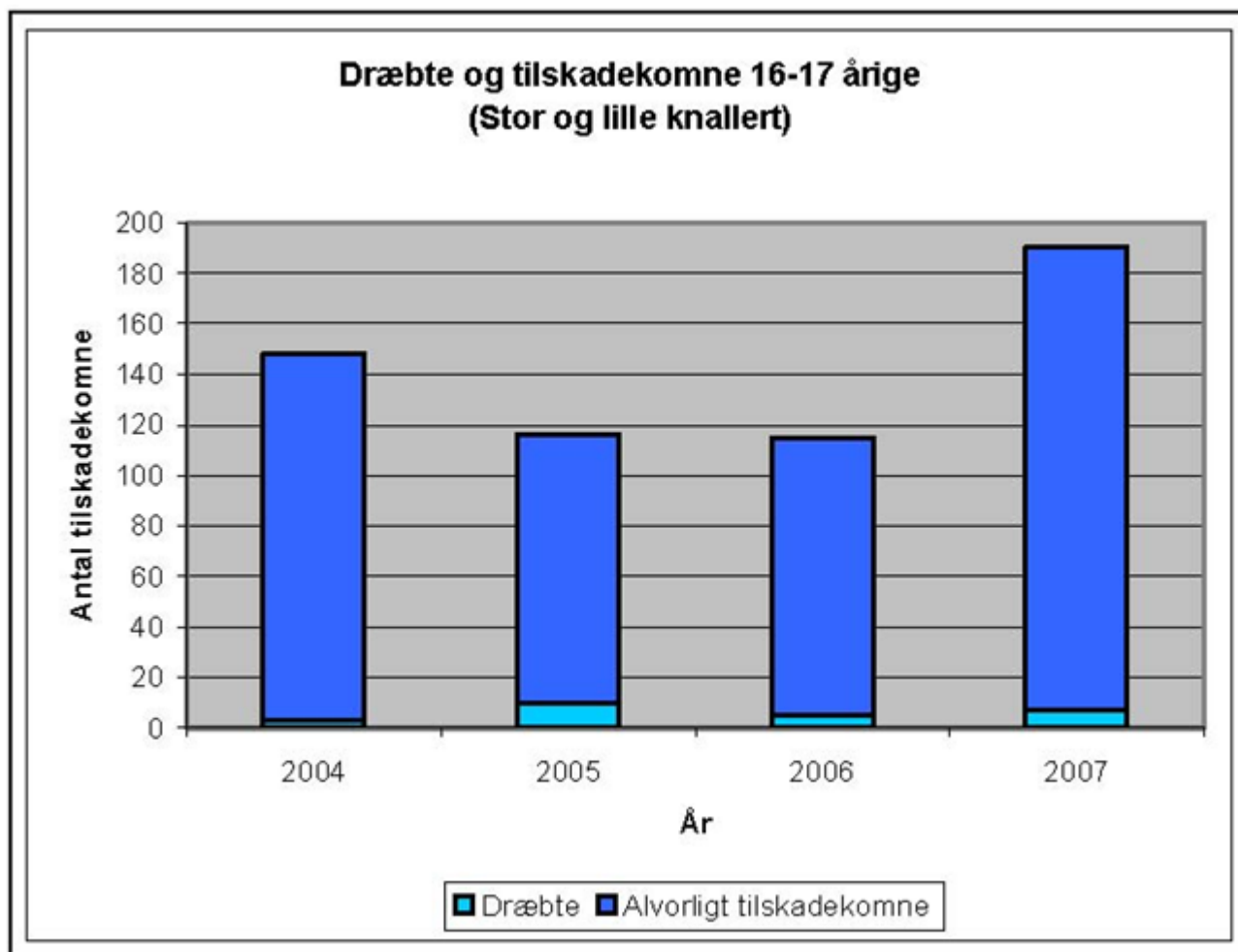
Arbejdsgruppen peger på følgende afgørende forhold, som bør tages i betragtning ved fastsættelsen af alderskravet til knallertførere:

#### 6.2.1 Ulykkes- og skadesrisiko

Såvel europæiske som danske ulykkes- og transporttal viser, at knallerter sammen med motorcykler uden sammenligning er de farligste transportmidler i trafikken.

Ifølge beregninger fra DTU-Transport<sup>4)</sup> er risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet på knallert ca. 15 gange større end på cykel og ca. 45 gange større end ved at sidde bag rattet i en bil. Væsentlige faktorer bag disse høje risici er overvurdering af egne færdigheder, hastighed, spirituskørsel og manglende hjelmbrug.

16-17-årige knallertkørere tegnede sig i perioden 2004-2006 årligt for gennemsnitligt 6 dræbte og 120 alvorligt kvæstede. I 2007 steg antallet af dræbte til 7 og 183 alvorligt kvæstede for denne aldersgruppe,<sup>5)</sup> se illustration nedenfor.



Samtidig er det en kendsgerning, at netop ulykker med knallerter er stærkt underrepræsenteret i politiets indberetning af personskadeulykker. Tal fra skadestuer i perioden 2001-2005<sup>6)</sup> viser således, at politiet kun havde kendskab til 22 pct. af i alt 7.473 skadestuebehandlede knallertkørere i alderen 15-17 år.

Det må derfor antages, at det reelle antal kvæstede som følge af kørsel på knallert er væsentligt højere.

## 6.2.2 Ulykkesårsager

### 6.2.2.1 Lille knallert

En af de væsentligste ulykkes- og skadesfaktorer i trafikulykker med lille knallert er hastighed. Selv mindre hastighedsforøgelser øger ulykkes- og skadesrisikoen uforholdsmæssigt meget.

Omfanget af kørsel på knallert med konstruktive ændringer er ikke kendt, men tal fra Danmarks Statistik<sup>7)</sup> viser, at mere end hver tredje personskadeulykke med 15-17-årige på lille knallert sker med hastigheder over 40 km i timen. Det tilsvarende tal for knallertførere på 35 år og derover er hver tiende.

En undersøgelse foretaget af Gallup for Rådet for Større Færdselssikkerhed viser, at 70 pct. af de 16-17-årige knallertførere ofte kører på en konstruktivt ændret lille knallert med mere end 60 km i timen.

På spørgsmålet: "Efter din vurdering, hvor udbredt tror du, det er at køre på "tunet" knallert med mere end 60 km i timen blandt unge mænd under 18?" svarer 93 pct. "meget udbredt" eller "udbredt i nogen grad".

De unge opfatter det at køre 60 km i timen på lille knallert som nærmest ufarligt i forhold til andre forseelser, de begår med lille knallert.

Undersøgelsen viser også, at det er rigtigt svært at få dem til at lade være med at køre på konstruktivt ændret knallert. Dog vil to sanktioner efter de unges mening have den absolut største og eneste effekt: Konfiskation af knallerten og udskydelse af muligheden for at tage kørekort til bil.

Det at køre meget hurtigt på en konstruktivt ændret knallert er således udbredt og accepteret blandt unge, og det er meget hårde sanktioner, der efter de unges mening skal til, for at de unge vil ændre adfærd.

I en tredjedel af ulykkerne på lille knallert med knallertførere på 35 år og derover har føreren været spirituspåvirket<sup>8)</sup>. Det tilsvarende tal for knallertførere på 15-17 år er hver tiende.

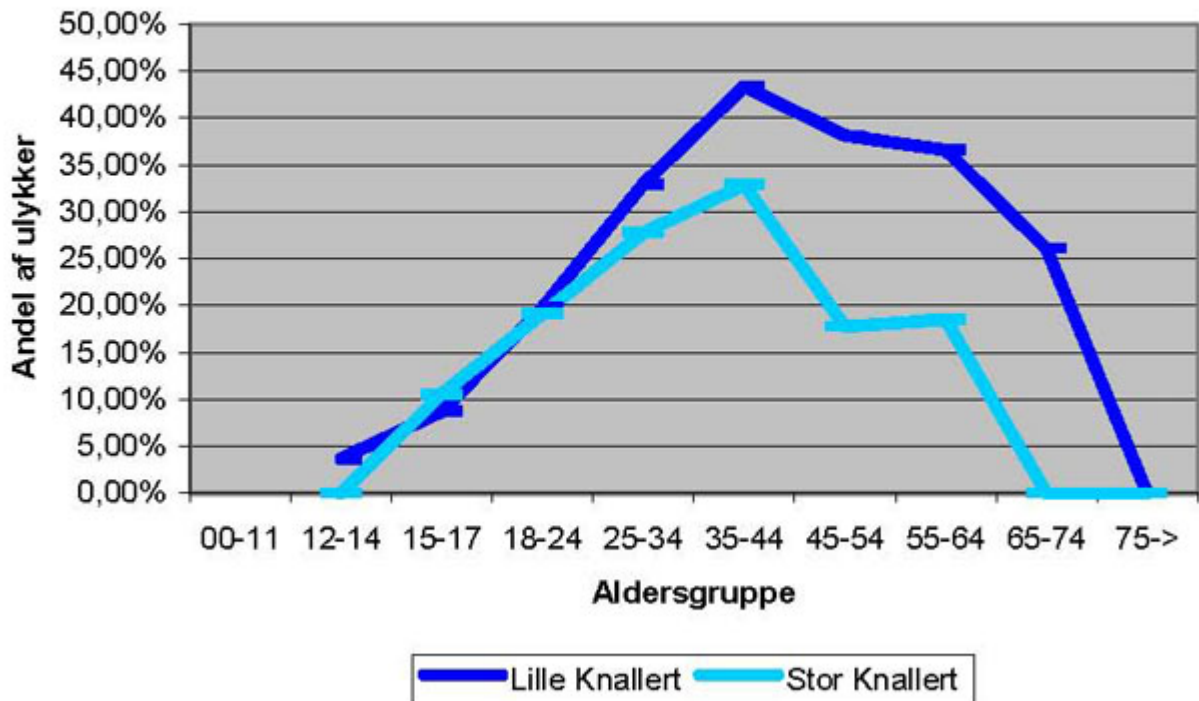
#### 6.2.2.2 Stor knallert

Selvom ulykkesrisikoen pr. kilometer er langt højere på lille knallert end på stor knallert, vurderes det, at det fortsat er langt farligere at køre på stor knallert end i bil.

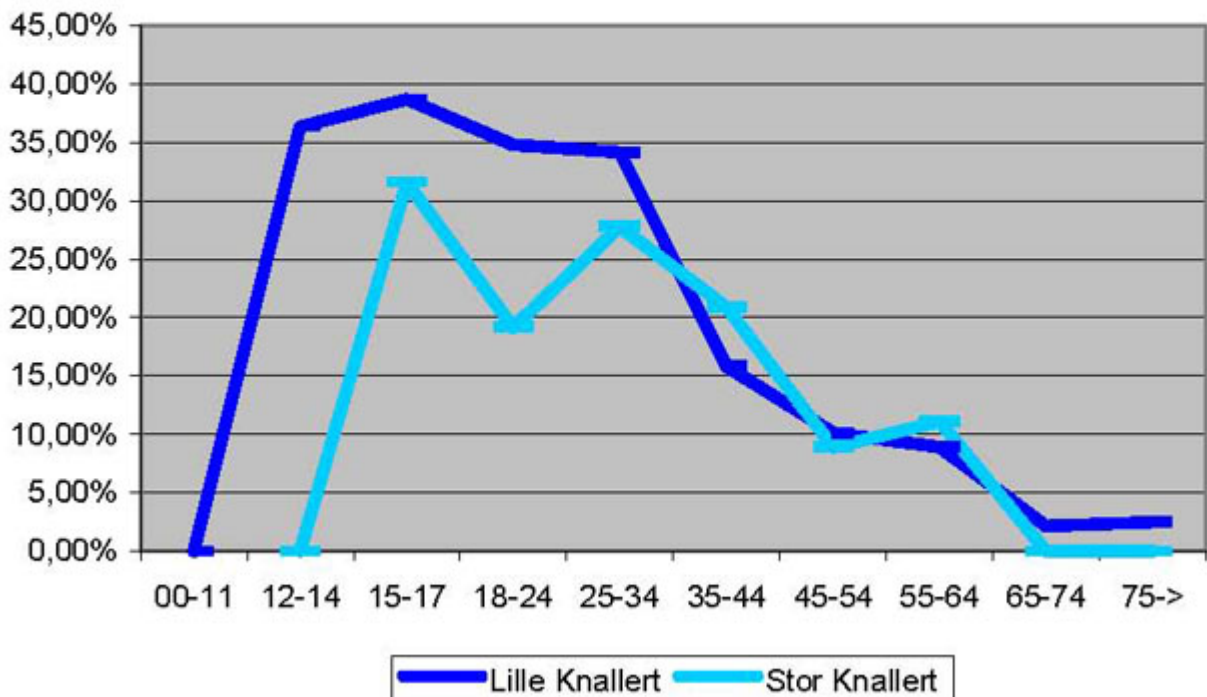
Stort set det samme billede som for lille knallert tegner sig for stor knallert: De unge kører for stærkt, og de ældre kører spirituskørsel.

Dette er illustreret i diagrammerne nedenfor.

**Andelen af tilskadekomne  
som følge af spiritusulykker 2005-2007**



**Andelen af tilskadekomne  
i ulykker med for høj fart 2005-2007**



Se i øvrigt bilag 1.

### **6.2.3 Udenlandske erfaringer**

Sverige og Holland, der er lande, vi normalt sammenligner os trafikikkerhedsmæssigt med, har i dag alderskrav på henholdsvis 15 og 16 år for at køre stor knallert.

Det hollandske transportforskningsinstitut SWOV og det svenske færdselssikkerhedsråd NTF peger på, at en aldersgrænse på 18 år for stor knallert vil være et effektivt tiltag for at forebygge knallertulykker. Begrundelsen herfor er manglende erfaring og unges tendens til at overvurdere egne evner samt en manglende forståelse af sikker trafikadfærd.

Både SWOV og NTF siger dermed, at den nuværende danske grænse på 18 år for stor knallert er ønskværdig.

På baggrund af forventede negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser anbefaler Rådet for Større Færdselssikkerhed, at alderskravet til førere af stor knallert fastholdes på 18 år.

Det er overordnet arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de nuværende alderskrav til knallertførere, og arbejdsgruppen indstiller således, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver de nuværende 16 år, og at grænsen for stor knallert forbliver de nuværende 18 år.

## **6.3 Uddannelseskrav til knallertførere**

### **6.3.1 Lille knallert**

#### 6.3.1.1 Knallertbeviser

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der i lighed med de gældende regler bør være krav om erhvervelse af knallertbevis for de 16-17-årige til lille knallert.

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt er det endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at undervisningen i forbindelse med erhvervelse af knallertbevis bør forbedres og suppleres med yderligere lektioner.

Knallertundervisning bør desuden ledsages af et krav om beståelse af en køreprøve, som omfatter både en teoretisk og en praktisk prøve.

Arbejdsgruppen finder ikke grundlag for at ændre på den gældende ordning, hvorefter der ikke er krav om knallertbeviser og undervisning for personer over 18 år.

Den gældende ordning, hvorefter unge med traktorkørekort ikke behøver at erhverve knallertbevis for at føre lille knallert, bør afskaffes henset til de foreslåede ændringer i knallertundervisningen, jf. nedenfor.

#### 6.3.1.2 Krav til undervisningen

Indholdet af den nugældende undervisning bør som nævnt ovenfor revideres samt suppleres med undervisning i sanktioner for kørsel med knallert i strid med bestemmelserne i færdselsloven.

Arbejdsgruppen finder, at det fortsat bør være kommunerne (ungdomsskolerne), der forestår undervisningen, idet ungdomsskolerne har pædagogisk erfaring i at håndtere denne aldersgruppe. Ungdomsskolernes opgave er også at tage mere generelt hånd om de unge mennesker og deres færden, jf. § 1 i lov om ungdomsskoler.

Undervisningen bør varetages af godkendte kørelærere eller særligt uddannede lærere, der som noget nyt skal – og ikke blot kan – have gennemgået Rådet for Større Færdselssikkerheds grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning.

Arbejdsgruppen anbefaler, at den obligatoriske knallertundervisning afsluttes med både en teoretisk og en praktisk prøve, som eleverne skal bestå for at modtage beviset. Prøverne skal afspejle undervisningens

indhold, herunder evnen til at manøvrere knallerten forsvarligt i trafikken og evnen til at træffe fornuftige og sikre valg. Prøverne vil højne undervisningens status og det at køre på knallert i det hele taget.

Arbejdsgruppen finder, at den teoretiske og praktiske prøve bør afholdes af ungdomsskolen med anvendelse af udefra kommende censorer.

Det vurderes, at en tredjedel af en ungdomsårgang tager knallertbevis.

Prisen for et knallertbevis er i dag 100 kr. Når kravene til undervisningen øges, og der indføres en teoretisk og praktisk prøve, øges samtidig omkostningerne for kommunerne, hvilket kan medføre, at prisen for knallertbeviset må forhøjes. Prisen på knallertbeviset må dog ikke blive så høj, at de unge vil fravælge beviset og satse på ikke at blive stoppet.

Et prisniveau på mellem 500 og 1.000 kr. forekommer umiddelbart arbejdsgruppen rimeligt.

### 6.3.1.3 Undervisningens indhold

Indholdet af den obligatoriske knallertundervisning er fastsat i ”Læseplan og vejledning for den obligatoriske knallertundervisning”, jf. bilag 2.

Beskrivelsen af manøvreemner (korrekt manøvrering af knallerten i forskellige trafiksituationer) i læseplanen er relativt omfattende, mens kursusemnerne (risikoforståelsen) udgør en forholdsvis lille del. Dette er efter arbejdsgruppens opfattelse u hensigtsmæssigt, idet ulykkerne som beskrevet i afsnit 6.2.2 sker, fordi de unge overvurderer egne evner, kører for stærkt og/eller kører med spiritus i blodet. Det er endvidere vigtigt, at betydningen af hjelmbrug i endnu højere grad understreges overfor de unge i forbindelse med knallertundervisningen.

Da hovedparten af ulykkerne ikke skyldes de unges manglende manøvrefærdigheder eller regelkendskab, er det efter arbejdsgruppens opfattelse vigtigt, at undervisningsplanen kommer til at indeholde mere risikoforståelse, herunder defensiv kørestil, og holdningsbearbejdning, og den gældende læseplan bør revideres i overensstemmelse hermed.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at undervisningens varighed øges med minimum 6 lektioner, som skal anvendes til undervisning i risikoforståelse. Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at mange af ungdomsskolens undervisere giver udtryk for, at det er vanskeligt at nå igennem den obligatoriske knallertundervisning på de nuværende 24 lektioner.

Af hensyn til de unges udbytte af undervisningen bør det efter arbejdsgruppens opfattelse endvidere være et krav, at knallertundervisningen skal strække sig over en periode med flere undervisningsdage, således at undervisningen f.eks. ikke vil kunne gennemføres på en weekend.

### 6.3.1.4 Den afsluttende prøves indhold

Arbejdsgruppen anbefaler som nævnt i afsnit 6.3.1.1, at den obligatoriske knallertundervisning afsluttes med både en teoretisk og en praktisk prøve, som eleverne skal bestå for at modtage knallertbeviset.

Prøverne skal afspejle undervisningens indhold.

Den teoretiske prøve bør i højere grad end i dag indeholde risikoforståelse og kendskab til sanktioner ved lovovertrædelser.

Den praktiske prøve foreslås afholdt på en sådan måde, at eleverne bliver bedømt på deres orientering, tegngivning og placering i trafikken samt på deres adfærd i forbindelse med vigepligt og anden vejafmærkning.

## **6.3.2 Stor knallert**

Som tidligere nævnt medfører tredje kørekortdirektiv, at der skal indføres en ny kørekortkategori til stor knallert, kategori AM.

Arbejdsgruppen finder, at køreundervisningen til kategori AM i høj grad skal svare til undervisningen til kategori A (motorcykel). Dette indebærer, at der skal udarbejdes en undervisningsplan særligt til kategori AM. Denne undervisningsplan skal tage højde for, at de to typer af køretøjer ikke fuldt ud er sammenlignelige, idet eksempelvis undervisning i kørsel på motorvej ikke vil være relevant for stor knallert.

Det bør være en betingelse for erhvervelse af kørekort til kategori AM, at der gennemføres køreuddannelse i nødvendigt omfang samt består en køreprøve bestående af en teoriprøve og en praktisk prøve i overensstemmelse med kørekortbekendtgørelsens bestemmelser herom, herunder at der gennemføres et kursus i færdselsrelateret førstehjælp.

Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter kørekort til kategori A (motorcykel) og B (almindelig bil), men ikke kørekort til traktor/motorredskab, tillige giver ret til at føre stor knallert, bør opretholdes.

#### **6.4 Helbredsmæssige krav til knallertførere**

Der bør efter arbejdsgruppens vurdering fortsat ikke stilles helbredsmæssige krav til førere af lille knallert.

Det er derimod arbejdsgruppens opfattelse, at der bør gælde de samme mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre stor knallert, som gælder for førere af køretøjer i kategorierne A, B og B/E samt førere af traktor/motorredskab.

#### **6.5 Straf og sanktioner**

##### **6.5.1 Indledning**

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at der kan være en meget stor risiko for, at mange små knallerter fortsat vil blive konstruktivt ændret og køre med hastigheder, som ofte vil være væsentligt højere end tilladt. Dermed er der risiko for, at effekten af en dansk aldersgrænse på 18 år for stor knallert ikke får den tilsigtede virkning, medmindre der indføres sanktioner, som effektivt vil reducere omfanget af kørsel med lille knallert med konstruktive ændringer.

Arbejdsgruppen forventer, at de tidligere omtalte skærpede regler for konfiskation af konstruktivt ændrede knallerter og mere effektive kontrolmetoder vil have en væsentlig præventiv effekt.

Arbejdsgruppen finder dog, at det herudover bør være muligt – ved visse grovere overtrædelser af færdselsloven – at fratage retten til at føre lille knallert, således at knallertbeviset ”bringes i fare” for de 16-17-årige knallertførere. Derudover finder arbejdsgruppen, at det i forhold til personer over 18 år, som ikke skal være i besiddelse af knallertbevis, ligeledes kan være relevant at sanktionere visse grovere overtrædelser med en fratagelse af retten til at føre lille knallert. En sådan sanktion skønnes også at have en væsentlig præventiv effekt på antallet af spiritusulykker med knallertkørere over 35 år.

Arbejdsgruppen vurderer endvidere, at der kan være behov for sanktioner, som sammenkæder grovere overtrædelser af færdselsloven begået med lille knallert med tidspunktet for erhvervelse af kørekort. En undersøgelse<sup>9)</sup>, som Rådet for Større Færdselssikkerhed og de tidligere amter står bag, viser således, at risikoen for at miste kørekortet har en langt større adfærdsregulerende effekt end bøder.

Sådanne tiltag vil målrettet ramme den mest risikable adfærd, som er karakteristisk for henholdsvis unge og noget ældre knallertkørere.

Arbejdsgruppen vurderer på den baggrund, at der er behov for en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af færdselsloven ved kørsel med lille knallert, ligesom der kan være grundlag for at ændre sanktionerne for overtrædelser begået med stor knallert, således at der sikres rimelig overensstemmelse mellem de to sanktionssystemer.



## 6.5.2 Lille knallert

### 6.5.2.1 Frakendelse af retten til at føre lille knallert

Som det fremgår af afsnit 3.3.3.7 indbefatter førerretsfrakendelse, at personen frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Efter de gældende regler kan der ikke ske frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, som følge af kørsel med lille knallert. Der er endvidere ikke mulighed for at ”inddrage eller suspendere” knallertbeviset med den følge, at personen ikke kan føre lille knallert.

Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om det eksisterende frakendelsessystem i færdselsloven bør ændres, så det også omfatter frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Hvis en sådan ændring blev gennemført, ville det f.eks. betyde, at en person, der kører spirituskørsel med en promille på 1,50 på lille knallert, ikke blot mister retten til at føre lille knallert, men også mister retten til at føre bil og motorcykel. Det ville endvidere betyde, at en frakendelse af førerretten, der sker på baggrund af en overtrædelse, som er begået under kørsel i bil, også ville omfatte retten til at føre lille knallert. En frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel i bil ville således indebære, at den pågældende heller ikke måtte føre lille knallert i frakendelsestiden.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør overtrædelser begået på lille knallert som udgangspunkt ikke få konsekvenser for retten til at føre motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, dog bortset fra den særlige ordning for unge under 18 år, der er beskrevet nedenfor i afsnit 6.5.2.4.

Overtrædelser begået under kørsel i bil eller på motorcykel bør heller ikke få konsekvenser for den pågældendes ret til at føre lille knallert.

Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på, at der ikke for personer over 18 år er krav om kørekort til at føre lille knallert, og at der ikke umiddelbart kan sættes lighedstegn ved den pågældendes (manglende) egnethed til henholdsvis at føre bil og lille knallert. Arbejdsgruppen finder således ikke, at der er behov for, at frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, tillige medfører, at den pågældende ikke vil kunne føre lille knallert.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at der i stedet indsættes en særlig bestemmelse i færdselsloven om frakendelse af retten til at føre lille knallert som følge af overtrædelser begået med lille knallert.

Ved udarbejdelsen af arbejdsgruppens forslag til en frakendelsesordning for lille knallert er der i vidt omfang taget udgangspunkt i de almindelige regler i færdselsloven om frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort.

Da det efter arbejdsgruppens forslag kun er overtrædelser begået med lille knallert, der medfører frakendelse af retten til at føre lille knallert, betyder det samtidig, at en person godt kan være frakendt retten til at føre lille knallert, men ikke til at føre bil.

### 6.5.2.2 Betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at et frakendelsessystem for lille knallert i lighed med det eksisterende sanktionssystem bør omfatte både betinget og ubetinget frakendelse.

De overtrædelser, som skal kunne medføre frakendelse af retten til at føre lille knallert, bør efter arbejdsgruppens opfattelse være overtrædelser, hvor kørslen indebærer en risiko for færdselssikkerheden, f.eks. spirituskørsel eller hastighedsovertrædelser.

Arbejdsgruppen har herved taget udgangspunkt i de tilfælde, der ved kørsel på stor knallert medfører betinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, som er beskrevet nærmere ovenfor i afsnit 3.3.3.7.

Arbejdsgruppen finder dog også, at overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed eller af forbuddet mod konstruktive ændringer bør medføre frakendelse af førerretten, jf. nærmere nedenfor.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at retten til at føre lille knallert skal frakendes betinget, hvis føreren

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har forvoldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har overtrådt hastighedsgrænsen i færdselslovens § 43 a for lille knallert med mere end 60 pct.,
- 3) har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørsel med en promille på 1,20 eller derunder eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel på 0,60 mg eller derunder,
- 4) har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder, eller
- 5) overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1 eller 2, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr (regler om knallerter maksimalhastighed og om konstruktive ændringer)

I relation til spirituskørsel efter færdselslovens § 53 finder arbejdsgruppen, at grænsen for betinget/ubetinget frakendelse bør fastsættes som ved kørsel på stor knallert (og i bil), hvor den afhænger af størrelsen af promillen i blodet (eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften). Således medfører spirituskørsel på en stor knallert med en promille på 1,20 (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på 0,60 mg pr. liter luft) eller derunder en betinget frakendelse, mens spirituskørsel med en promille over 1,20 i blodet (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft) medfører ubetinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør det tilsvarende gælde ved overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer eller kørsel, hvor føreren på grund af sygdom, svækkelse, mangel på søvn mv. er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde, således at der først bliver tale om ubetinget frakendelse, hvis der er sket overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, under skærpende omstændigheder.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter skal kunne medføre frakendelse af retten til at føre lille knallert.

I den forbindelse bemærkes, at de nugældende regler om frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, først og fremmest er rettet mod situationer, hvor det er selve kørslen, der skaber en trafikfarlig situation.

Undtagelser hertil findes dog i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, og § 126, stk. 1, nr. 4, om frakendelse ved overtrædelser vedrørende kontrolapparatet i køretøjer, der er undergivet regler om køre- og hviletid, og § 126, stk. 1, nr. 3, om frakendelse ved overtrædelser af reglerne om hastighedsbegrænsere i tunge køretøjer. Således skal der f.eks. efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3, ske (ubetinget) frakendelse af førerretten, hvis føreren ulovligt har ført køretøjet uden hastighedsbegrænsere, eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelse, eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb, eller hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Der kan således i disse særlige tilfælde ske frakendelse, selv om overtrædelserne ikke i sig selv indebærer en færdselssikkerhedsmæssig risiko.

På den ene side kan det tale imod en frakendelse af førerretten, at der alene er tale om, at knallerten f.eks. er konstruktivt ændret, uden at der samtidig har foreligget en konkret trafikfarlig situation.

På den anden side kan det anføres, at det er veldokumenteret, at en af de væsentligste ulykkes- og skadefaktorer i trafikulykker er hastighed, at mere end hver tredje personskadeulykke med 15-17-årige på lille knallert sker med hastigheder over 40 km i timen, og at kørsel med hastigheder, der ligger over det tilladte, udgør en væsentlig færdselssikkerhedsmæssig risiko for knallertføreren selv og for medtrafikanterne.

Det er på den baggrund arbejdsgruppens opfattelse, at det er nødvendigt og rimeligt at imødegå overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer med en frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Arbejdsgruppen finder således, at betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert bør være resultatet, hvis knallerten er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis knallerten kan køre 43 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om den nævnte mulighed for frakendelse af retten til at føre lille knallert skal omfattet alle førere – uanset om føreren er ejer, bruger eller blot har lånt knallerten.

Arbejdsgruppen finder, at den foreslåede mulighed alene bør omfatte en fører, der samtidig er ejer (bruger) af knallerten, idet alene ejeren (brugeren) af knallerten er ansvarlig for knallertens lovlige stand.

Det bemærkes, at den fører, der blot har lånt knallerten, vil kunne straffes, hvis han har ført knallerten med en hastighed, der overstiger de hastighedsgrænser, der er fastsat i færdselslovens § 43 a. Hvis hastigheden er overskredet med mere end 60 pct., skal føreren efter arbejdsgruppens forslag som nævnt ovenfor endvidere frakendes retten til at føre lille knallert betinget.

Prøvetiden for den betingede frakendelse bør fastsættes til 3 år, svarende til den almindelige regel i færdselslovens § 125, stk. 4, jf. ovenfor i afsnit 3.3.3.7.

#### 6.5.2.3 Ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

Arbejdsgruppen finder, at grove eller gentagne overtrædelser af visse bestemmelser i færdselsloven bør medføre, at der sker ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Som ”grove” overtrædelser anser arbejdsgruppen spirituskørsel med en promille på over 1,20 (eller alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg) samt overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, begået under skærpende omstændigheder. Dette svarer til reglerne for frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort.

Derudover bør overtrædelser begået i prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter arbejdsgruppens opfattelse medføre, at man ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert.

Det vil i praksis betyde, at kører en 17-årig på ny spirituskørsel på lille knallert inden for prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, vil det medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Frakendelsestiden vil blive fastsat til 2 år, jf. nærmere nedenfor.

Arbejdsgruppen finder endvidere, at det på samme måde som efter de almindelige frakendelsesregler bør medføre ubetinget frakendelse af førerretten, hvis en fører af en lille knallert gør sig skyldig i flere forhold, der hver for sig vil medføre betinget frakendelse.

Som eksempel herpå kan nævnes det forhold, at føreren af en lille knallert kører spirituskørsel, og der samtidig foreligger en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers udstyr og indretning, idet den pågældende er ejer (eller bruger) af en lille knallert, hvis maksimalhastighed er på 43 km i timen eller derover.

Arbejdsgruppen har overvejet, om længden af frakendelsestiden skal afhænge af overtrædelsens grovhed, således som det er tilfældet efter det almindelige frakendelsessystem. Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om der bør ske skærpelse af frakendelsestidens længde i gentagelsestilfælde.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at frakendelsestidens længde af hensyn til reglernes pædagogiske og præventive sigte samt letforståelighed bør fastsættes til en fast frakendelsesperiode, som efter arbejdsgruppens opfattelse passende kan fastsættes til 2 år i alle tilfælde, uanset overtrædelsens karakter.

Det bør endvidere være muligt i gentagelsestilfælde at fastsætte en frakendelsestid, der går udover 2 år.

Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at selvom en frakendelsestid på 2 år måske navnlig for den unge under 18 år kan opleves som en meget lang periode, er den dog kortere end f.eks. frakendelsestiden ved spirituskørsel med stor knallert eller bil, der er på 3 år.

Ved spirituskørsel vil der således efter forslaget ske en lidt lempeligere bedømmelse af føreren af en lille knallert end føreren af en stor knallert. Dette svarer til, at også bøden for spirituskørsel i disse tilfælde er mildere end ved spirituskørsel med stor knallert, jf. nærmere afsnit 3.3.2.2 og 3.3.3.2.

En frakendelsestid på 2 år vil i andre situationer kunne fremstå som en strengere sanktion sammenlignet med sanktionen ved kørsel med stor knallert, hvilket arbejdsgruppen dog finder acceptabelt af hensyn til det præventive sigte med forslaget.

Arbejdsgruppens forslag vil for en 16-årig, der bliver frakendt retten til at føre lille knallert, medføre, at den pågældende i 2 år ikke lovligt vil kunne føre lille knallert, men at han, når frakendelsestiden er udløbet, ikke på ny vil skulle erhverve knallertbevis. Det vil endvidere betyde, at retten til at erhverve kørekort til bil og motorcykel mv. udskydes i 6 måneder, jf. nærmere nedenfor i afsnit 6.5.2.4.

Hvis en 15-årig, uagtet denne ikke lovligt kan føre knallert, begår overtrædelser på lille knallert, der efter arbejdsgruppens forslag skal medføre ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, vil den 15-årige, når frakendelsestiden er udløbet, skulle erhverve knallertbevis.

I den forbindelse bemærker arbejdsgruppen, at der ikke findes et centralt register over udstedte knallertbeviser. Arbejdsgruppen har ikke taget stilling til, hvorledes frakendelser af retten til at føre lille knallert mest hensigtsmæssigt bør registreres, eller hvorvidt der bør være hjemmel til administrativ inddragelse af knallertbeviser.

Efter arbejdsgruppens opfattelse kan det overvejes at supplere den foreslåede frakendelsesbestemmelse med en mulighed for domstolene for under særlig formildende omstændigheder at lade en frakendelse ske betinget i tilfælde, hvor frakendelse ellers skulle ske ubetinget.

#### 6.5.2.4 "Udskudt kørekort" for de unge under 18 år

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om grove eller gentagne overtrædelser begået på lille knallert bør kunne få konsekvenser for de unges mulighed for at erhverve førerret til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, f.eks. bil eller motorcykel.

Baggrunden for, at arbejdsgruppen har overvejet strengere sanktioner over for de unge under 18 år, er, at denne persongruppe er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, og at der derfor kan være et behov for særlige tiltag i forhold til denne persongruppe.

Som et eksempel på anvendelse af særlig strenge sanktioner over for yngre trafikanter kan henvises til færdselslovens § 127 om kørselsforbud, som navnlig anvendes overfor yngre bilister, der lige har erhvervet kørekort. Efter bestemmelsen træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse, hvis den overtrædelse, der medfører betinget frakendelse, er begået inden for de 3 første år efter førstegangserhvervelse af førerretten.

Arbejdsgruppen vurderer, at en ordning, hvor tidspunktet for den unges mulighed for at erhverve kørekort udskydes som følge af overtrædelser, der er begået på lille knallert, vil kunne have en væsentlig præventiv effekt.

Arbejdsgruppen har undersøgt, om sådanne muligheder anvendes i andre lande.

Efter norsk ret er det muligt at udskyde retten til at erhverve kørekort for unge under 18 år.

Efter den norske færdselslov kan en knallertfører, der kører knallert uden at have erhvervet knallertfører-kort, få udskudt retten til at erhverve førerkort til knallert i 6 måneder fra den ulovlige kørsel fandt sted. Er knallertføreren yngre end den lovlige mindstealder for at erhverve førerret til knallert, løber fristen først fra den dag, hvor han opfylder alderskravet til at kunne erhverve førerret til knallert. Tilsvarende gælder også

for den knallertfører, som ulovlig ændrer maksimalhastighed mv. De samme regler gælder for f.eks. en 16-årig, der kører i bil.

Derudover er det efter norsk ret administrativt muligt at udsætte den unges ret til at erhverve kørekort til bil, hvis ikke de almindelige betingelser om ædruelighed og vandel mv. er opfyldt. I særlige tilfælde vil overtrædelser begået som f.eks. 16-årig på knallert kunne få betydning for, hvornår vedkommende kan erhverve kørekort til bil.

Denne ordningen minder om § 56, stk. 3, i færdselsloven, hvorefter kørekort kan nægtes den, der er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig. En sådan afgørelse kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det vil være mere naturligt, at konsekvensen af en overtrædelse begået med lille knallert fastsættes umiddelbart i forlængelse af overtrædelserne, ligesom det med al sandsynlighed også vil have en større specialpræventiv effekt.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der indsættes en bestemmelse i færdselsloven, hvorefter ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert for unge under 18 år tillige medfører, at retten til at erhverve kørekort til bil mv. udskydes.

Forslaget vil betyde, at en person, der som 16-årig bliver frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget, tillige vil få udskudt retten til at erhverve kørekort til bil mv. i 6 måneder fra det fyldte 18 år, dvs. til den 16-årige er 18 år og 6 måneder.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at sanktionen i gentagelsestilfælde kan forlænges i op til 2 år.

Arbejdsgruppen forudsætter, at den unge i forbindelse med afgørelsen om ubetinget frakendelse modtager vejledning om betydningen af, at kørekortet er udskudt, herunder hvornår øvelseskørsel i forbindelse med køreuddannelsen kan påbegyndes, jf. færdselslovens § 64, stk. 4.

Det bemærkes i den forbindelse, at kørelæreren ikke har mulighed for at kontrollere, om den unge kan erhverve førerret, og at denne kontrol forudsættes at ske i forbindelse med kørekortudstedelsen. Det vil således være den unges eget ansvar, at køreuddannelsen ikke påbegyndes i så god tid, at der opstår ekstra-udgifter til f.eks. flere køretimer.

#### 6.5.2.5 Bøde ved kørsel i "frakendelsestiden" på lille knallert

Som følge af forslaget om at indføre mulighed for frakendelse af retten til at føre lille knallert er det nødvendigt at sanktionere førerens eventuelle kørsel på lille knallert i frakendelsestiden.

Arbejdsgruppen har overvejet flere alternativer, herunder at straffen for overtrædelse af et forbud mod at føre lille knallert i frakendelsestiden fastsættes efter tilsvarende principper som ved overtrædelse af færdselslovens § 117 a om forbud mod kørsel i frakendelsestiden.

Som det fremgår af afsnit 3.3.3.6 er straffen i førstegangstilfælde af overtrædelse af § 117 a en bøde svarende til en måneds nettoløn. I andengangstilfælde er straffen fængsel i 10 dage.

Arbejdsgruppen finder, at overtrædelse af forbuddet mod kørsel på lille knallert i frakendelsestiden som udgangspunkt må vurderes med samme alvor som tilfælde, hvor der er tale om kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse af retten til at køre bil mv.

Det må dog efter arbejdsgruppens opfattelse forventes, at en stor del af overtrædelserne vil blive begået af unge under 18 år, hvorfor det ikke vil forekomme proportionalt, at der allerede i andengangstilfælde bliver tale om fængselsstraf.

Arbejdsgruppen finder derfor, at der bør anvendes lempeligere sanktioner, som passende kan fastsættes svarende til sanktionerne ved spirituskørsel begået med lille knallert, der er beskrevet ovenfor i afsnit 3.3.2.2, hvor bøden i førstegangstilfælde er på 2.000 kr., og hvor der først i tredjegangstilfælde bliver fastsat frihedsstraf.

Det bemærkes, at der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke i disse tilfælde bør ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Under hensyn til arbejdsgruppens forslag om, at bøden for kørsel i frakendelsestiden ikke skal nedsættes for unge under 18 år, er det tillige arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke fremover bør ske nedsættelse af bøden for spirituskørsel med lille knallert for unge under 18 år.

#### 6.5.2.6 Skærpelse af bøden for kørsel på knallert før det fyldte 16 år

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om der er grundlag for at skærpe bøden for unge under 16 år ved overtrædelse af færdselslovens § 63, stk. 1, der efter de gældende bødetakster er på 500 kr.

Unge under 16 år har ikke den fornødne modenhed til at begå sig i trafikken på knallert og har ikke modtaget lovpligtig undervisning i kørsel på lille knallert, hvorfor de kan være til fare for sig selv og for andre medtrafikanter.

En bøde på 500 kr. er efter arbejdsgruppens opfattelse næppe en tilstrækkelig alvorlig sanktion, som understreger vigtigheden af, at unge under 16 år ikke kører på lille knallert.

Det er derfor efter arbejdsgruppens vurdering nødvendigt, at der sker en væsentlig forhøjelse af bøden, således at den kan medvirke til, at de unge afholder sig fra at køre på knallert, før de er fyldt 16 år.

Arbejdsgruppen finder i den forbindelse, at en bøde på 2.000 kr. vil kunne udgøre en tilstrækkelig alvorlig sanktion, idet der herved er lagt vægt på, at mange unge i denne aldersgruppe formentlig ikke har indtægter af betydning.

Det bemærkes, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse på lille knallert og til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel med lille knallert før det fyldte 16 år, jf. afsnit 6.5.2.5 og 6.5.2.6. Ligeledes bør der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Bøden bør kunne forhøjes i gentagelsestilfælde.

#### 6.5.2.7 Skærpelse af bøden for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis

Som ved overtrædelse af alderskravet finder arbejdsgruppen heller ikke, at en bøde på 500 kr. i tilstrækkelig grad afspejler betydningen af, at de 16-17-årige erhverver knallertbevis.

Arbejdsgruppen bemærker, at bøden for overtrædelse af færdselslovens § 63 a, stk. 1, ved kørsel på stor knallert uden at have erhvervet kørekort er 5.000 kr. i førstegangstilfælde, og for unge under 18 år er 2.500 kr., jf. ovenfor i afsnit 3.3.3.3.

Ved udmålingen af bøden i disse tilfælde skal der efter færdselslovens § 117 d tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk gevinst. Det fremgår af forarbejderne til denne bestemmelse, at der ved fastsættelsen af bødens størrelse er taget hensyn til, at den skal stå i forhold til de udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort, således at der ikke kan spekuleres i ikke at tage kørekort.

Et knallertbevis til lille knallert vil som nævnt i afsnit 6.3.1.2 fremover formentlig kunne erhverves for 500 - 1.000 kr., mod tidligere 100 kr.

For at imødegå, at der kan spekuleres i at undlade at erhverve knallertbevis, finder arbejdsgruppen, at bøden for overtrædelse af § 63, stk. 2, bør forhøjes til 2.000 kr., således at den væsentligt overstiger udgiften til et knallertbevis.

Det bemærkes, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse på lille knallert og arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis, jf. afsnit 6.5.2.5 og 6.5.2.7. Ligeledes bør der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Bøden bør kunne forhøjes i gentagelsestilfælde.

### **6.5.3 Stor knallert**

Som følge af forslaget om en model med frakendelse af retten til at føre lille knallert finder arbejdsgruppen, at der kan være grundlag for at foreslå en ændring af frakendelsesbestemmelserne for stor knallert, således at der opnås en rimelig sammenhæng mellem de to sanktionssystemer.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter også bør kunne medføre frakendelse af retten til at føre stor knallert.

Arbejdsgruppen finder således, at betinget frakendelse af retten til at føre stor knallert bør være resultatet, hvis knallerten er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis maksimalhastighed er på 64 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at for høj hastighed også ved kørsel på stor knallert er en væsentlig ulykkesfaktor, jf. 6.2.2.2.

### **6.5.4 Begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten for unge under 18 år**

Det bemærkes indledningsvis, at arbejdsgruppens kommissorium for så vidt ikke omfatter forhold vedrørende unges kørsel i bil eller på motorcykel.

Arbejdsgruppen har dog overvejet, om forslaget om ”udskudt kørekort” for unge under 18 år, der er omtalt i afsnit 6.5.2.4, generelt bør medføre ændringer i forhold til begyndelsestidspunktet for ubetinget frakendelse for unge under 18 år.

Der henvises i den forbindelse til, at selve frakendelsessanktionen i nogle tilfælde kan være uden egentlig konsekvens for den unge, da frakendelsestiden kan være udløbet, mens den unge stadig er under 18 år og dermed alligevel ikke ville kunne erhverve kørekort til bil mv.

I andre tilfælde får en ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, dog – om end begrænset – betydning for den unges ret til at erhverve kørekort til bil mv.

Som eksempel herpå kan nævnes en situation, hvor en 16-årig kører spirituskørsel med en promille på 1,50 i bil, hvilket som nævnt i afsnit 2.3.3.7 medfører ubetinget frakendelse i 3 år. Den unge vil i dette tilfælde være 19 år, før han kan erhverve førerret til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, men undgår den fulde virkning af de 3 års frakendelse.

Der henvises endvidere til, at eksempelvis en 15-årig fører af en lille knallert, som har en promille på 1,50, efter arbejdsgruppens forslag vil få frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget i 2 år samt udskudt retten til at erhverve førerret til bil mv. i 6 måneder fra det fyldte 18. år. En tilsvarende overtrædelse i bil vil efter gældende ret medføre en ubetinget frakendelse af førerretten i 3 år, som således vil kunne være udløbet inden 6 måneder efter, at føreren er fyldt 18 år. Det forekommer ikke velbegrundet, at føreren af en lille knallert således skal pålægges en strengere sanktion end en 15-årig, der begår samme overtrædelse i bil.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at der i færdselsloven indsættes en generel regel om, at en ubetinget frakendelse for førere under 18 år skal regnes fra det fyldte 18. år, således at en ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, også tillægges ”fuld virkning” i forhold til en person under 18 år.

Som det fremgår ovenfor i afsnit 3.3.3.8, vil en sådan ordning for så vidt stride mod gældende praksis, hvorefter en ubetinget frakendelse har virkning allerede fra endelig dom. En sådan ordning vil endvidere indebære, at den unge ikke kan straffes for kørsel i frakendelsestiden i den mellemliggende periode, ligesom udsættelse af retten til at erhverve kørekort til f.eks. det fyldte 19. år vil kunne forekomme som en utilsigtet hård sanktion i forhold til f.eks. en 15-årig.

Det er dog arbejdsgruppens vurdering, at den manglende strafmulighed ved kørsel i den mellemliggende periode opvejes af forslagetets præventive effekt, ligesom eventuelle urimeligheder vil kunne modvirkes ved at supplere den gældende bestemmelse i færdselslovens § 132 om generhvervelse af førerret inden frakendelsestidens udløb med en særlig bestemmelse, der skal gælde for unge under 18 år.

## **6.6 Overgangsregler**

Som tidligere nævnt anbefaler arbejdsgruppen, at færdselslovens definition af lille og stor knallert ændres, således at en stor knallert fremover er en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km i timen.

De eksisterende knallerter med en konstruktivt maksimal hastighed på 30 km i timen vil således ved en lovændring som foreslået af arbejdsgruppen fremover blive betraget som en stor knallert, hvortil der kræves kørekort til kategori AM.

På den baggrund er det arbejdsgruppens anbefaling, at der laves en overgangsordning, hvorefter en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 30 km i timen i en periode anses som en lille knallert. Hermed får førere af denne type knallerter mulighed for at indstille sig på de nye krav til førerne heraf.

Overgangsordningen skal løbe frem til den 19. januar 2013, hvor 3. kørekortdirektiv finder anvendelse.



- 1) Rådserklæringer ifm. vedtagelsen af det tidligere typegodkendelsesdirektiv (EF-direktiv 92/61 om typegodkendelse af motorcykler og knallerter m.v.)
- 2) I TFK 1999.151Ø blev det dog bestemt, at prøvetiden for en betinget frakendelse for en 17-årig skulle fastsættes fra det fyldte 18 år.
- 3) Jf. U. 1984.635V.
- 4) Camilla Reiffs Brems: Udvikling i risiko i trafikken – Trafikdage Aalborg 2006
- 5) Vejdirektoratet – Vejman.dk
- 6) Udtræk fra Statens Institut for Folkesundhed
- 7) Udtræk fra VIS (Vejdirektoratets uheldsdatabase)
- 8) Udtræk fra VIS (Vejdirektoratets uheldsdatabase)
- 9) Ungeundersøgelse – Kevin Mogensen

## Bilag 1 til arbejdsgruppens notat

## Knallert-ulykkeanalyse

## Knallertulykker

2005-2007

Dræbte og alvorligt tilskadekomne knallertkørere

## Dræbte og alvorligt tilskadekomne

Aldersgruppe	PERSONSKADE				Hovedtotal	Total Andel dræbte	
	Alvorligt tilskade.		Dræbte				Dr Total
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert			
00-11	1	1	1	1	2	0,00%	
12-14	54	5	59	1	61	3,28%	
15-17	451	18	469	22	492	4,67%	
18-24	227	43	270	6	280	3,57%	
25-34	163	49	212	4	221	4,07%	
35-44	184	63	247	12	263	6,08%	
45-54	153	44	197	15	213	7,51%	
55-64	128	25	153	6	161	4,97%	
65-74	40	5	45	6	52	13,46%	
75->	31	3	34	9	44	22,73%	
Hovedtotal	1432	255	1687	81	101	5,65%	

Kommentarer til tabellen:

15-17 årige fylder meget i tabellen - for lille knallert

35-44 årige er også voldsomt repræsenterede for Lille knallert

45-64 årige bliver i høj grad slået i hjel i forhold til de unge

## Mio kørte kilometer

format2	Stor Knallert	
	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	42,71	8,90
18-24	20,15	21,57
25-34	17,01	27,98
35-44	16,46	25,97
45-54	17,59	24,14
55-64	20,33	7,86
65-74	8,72	0,64
75->	3,19	0,04
Hovedtotal	146,17	117,10

## Alvorligt tilskade pr mio km

format2	Stor Knallert	
	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	11,85	2,58
18-24	11,27	1,99
25-34	9,58	1,75
35-44	11,18	2,43
45-54	8,70	1,82
55-64	6,29	3,18
65-74	4,58	7,84
75->	9,72	70,85
Hovedtotal	9,80	2,18

## Dræbte pr mio km

format2	Stor Knallert	
	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	0,54	0,22
18-24	0,30	0,19
25-34	0,24	0,18
35-44	0,73	0,15
45-54	0,85	0,04
55-64	0,30	0,25
65-74	0,69	1,57
75->	2,82	23,62
Hovedtotal	0,55	0,17

## Sprit

Aldersgruppe	>0,5 0/00						% - Andel	
	Ja		Nej		Nej Total		Hovedtotal	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
00-11			1	53	6	1		
12-14	2		2	43	17	59	3,64%	0,00%
15-17	41	2	43	432	17	449	8,67%	10,53%
18-24	46	9	55	187	38	225	19,74%	19,15%
25-34	55	15	70	112	39	151	32,93%	27,78%
35-44	85	22	107	111	45	156	43,37%	32,84%
45-54	64	8	72	104	37	141	38,10%	17,78%
55-64	49	5	54	85	22	107	36,57%	18,52%
65-74	12		12	34	6	40	26,09%	0,00%
75->				40	4	44	0,00%	0,00%
Hovedtotal	354	61	415	1159	214	1373	23,40%	22,18%

Kommentarer til tabellen:

Spiatusproblemet er begrænset for de unge (<9%)

Spiatusproblemet er massivt for de midaldrende (>40%)

## Høj fart (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Aldersgruppe	Hast - Høj/lav						% - Andel	
	Høj		Lav		Lav Total		Høj fart	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
00-11			1	35	6	1		
12-14	20		20	189	13	41	0,00%	36,36%
15-17	183	6	189	290	13	303	38,69%	31,58%
18-24	81	9	90	152	38	190	34,76%	19,15%
25-34	57	15	72	110	39	149	34,13%	27,78%
35-44	31	14	45	165	53	218	15,82%	20,90%
45-54	17	4	21	151	41	192	10,12%	8,89%
55-64	12	3	15	122	24	146	8,96%	11,11%
65-74	1		1	45	6	51	2,17%	0,00%
75->	1		1	39	4	43	2,50%	0,00%
Hovedtotal	403	51	454	1110	224	1334	26,64%	18,55%

Kommentarer til tabellen:

De høje hastigheder er i høj grad repræsenteret blandt de unge 12-17 årige

### Fart - Eneulykker (Større end 30 km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Højt - Høj/lav						Hovedtotal		% - Andel	
	Høj		Høj Total		Lav		Lav Total		Høj fart-eneulykker	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
12-14	4	2	4	1	6	1	7	11	37,50%	50,00%
15-17	27	2	29	2	45	2	47	76	33,33%	33,33%
18-24	14	2	16	4	28	4	32	48	36,54%	7,69%
25-34	19	1	20	11	33	11	44	87	8,16%	0,00%
35-44	7	1	8	7	67	12	79	52	10,00%	0,00%
45-54	4	1	5	5	45	7	52	46	21,88%	14,00%
55-64	3		3	6	40	6	46	9		
65-74	1		1	9	9	9	18	9		
75->				9	9	9	18	9		
Hovedtotal	79	7	86	43	282	43	325	411		

kommentarer til tabellen

I mere end hver tredje eneulykke er for høj fart et element.

Bemærk at der er meget få Stor Knallert i tallene.

### Fart - Krydsningsulykker (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Højt - Høj/lav						Hovedtotal		% - Andel	
	Høj		Høj Total		Lav		Lav Total		Høj fart-krydsningsulykker	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
12-14	11	4	11	5	21	5	26	37	38,10%	33,33%
15-17	112	5	116	8	182	8	190	306	34,29%	23,81%
18-24	48	9	53	16	92	16	108	161	35,53%	36,00%
25-34	27	9	36	16	49	16	65	101	23,08%	32,14%
35-44	18	9	27	19	60	19	79	106	13,70%	8,33%
45-54	10	2	12	22	63	22	85	88	9,46%	7,14%
55-64	7	1	8	13	67	13	80	33	0,00%	0,00%
65-74	1		1	4	29	4	33	23	5,00%	0,00%
75->				3	19	3	22	23		
Hovedtotal	234	30	264	106	582	106	688	952	28,68%	22,06%

## Passager - Fører uden kørekort/Knallerbevis

Antal af AAR	Fører/Pas		Fører Total		Passager		Passager Total		Uden bevis		Hovedtotal	Total Andel pass	Total Andel u/kort
	Fører		Fører Total		Passager		Passager Total		Uden bevis				
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert			
00-11				1	19	3	22	36	1	3	39	100,00%	0,00%
12-14	343		343		53	1	54	77	18	18	95	36,07%	63,93%
15-17	216	31	247		15	2	17	2	14	16	280	10,98%	19,31%
18-24	160	39	199		7	2	9	2	13	13	221	6,07%	5,71%
25-34	194	53	247		2	1	3	3	13	13	263	4,07%	5,88%
35-44	167	39	206		1	1	2	2	5	5	213	1,14%	4,94%
45-54	134	26	160						1	1	161	0,94%	2,35%
55-64	46	6	52								53	0,00%	0,62%
65-74	40	3	43								44	0,00%	0,00%
75->											1	0,00%	2,27%
Hovedtotal	1300	197	1497	98	10	108	115	68	183	1783	6,04%	10,23%	

Kommentarer til tabellen.

## Hjelm

Aldersgruppe	SELE		Hjelm Total		Uden		Uden Total		Hovedtal		%Andel		
	Hjelm		Hjelm Total		Uden		Uden Total		Hovedtal		Uden hjem		
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	
00-11					1		1		1		1	100,00%	100,00%
12-14	15		15		32	6	38	53	53		419	68,09%	41,18%
15-17	299	10	309		133	7	140	140	419		251	30,79%	37,21%
18-24	141	27	168		67	16	83	60	199		237	32,67%	22,45%
25-34	101	38	139		49	11	60	53	237		193	22,73%	21,31%
35-44	136	48	184		40	13	53	31	193		138	18,30%	7,50%
45-54	125	37	162		28	3	31	18	138		47	15,79%	0,00%
55-64	96	24	120		18		18	7	47		30	17,07%	0,00%
65-74	34	6	40		7		7	9	30		28,49%	0,00%	
75->	17	4	21										
Hovedtotal	964	194	1158	384	56	440	1598	22,40%					

Kommentarer til tabellen.

Hjelmbrug er ikke noteret i 10,5% af skaderne - er ikke medtaget her

De unge kommer mest til skade uden hjelm

Spændende at sammenholde disse tal med Rådet hjelmteæling i efteråret 2008

## Bilag 2 til arbejdsgruppens notat

### Læseplan og vejledning for den obligatoriske knallertundervisning

#### INDHOLD

1. Formål
2. Indhold og omfang
3. Lærere
4. Undervisningens tilrettelæggelse
  - 4.1. Klasseundervisning
  - 4.2. Praktiske øvelser
  - 4.3. Specialundervisningselever
  - 4.4. Vejledende forslag til lektionsopdeling
5. Læseplanen og bemærkninger hertil
  - A. Indledende manøvrer m.v.
    - 5.1. Risikoen ved knallertkørsel
    - 5.2. Enemanøvrer
    - 5.3. De første manøvrer på vej
  - B. Manøvrer i vejkryds
    - 5.4. Krydsning (ligeudkørsel i kryds)
    - 5.5. Højresving
    - 5.6. Venstresving
  - C. Afsluttende manøvrer på vej
    - 5.7. Møde og overhaling
    - 5.8. Kørsel i tæt og blandet færdsel
    - 5.9. Inden du selv kører

Kursusemner
6. Evaluering
7. Undervisningsfaciliteter og hjælpemidler
  - 7.1. Undervisningslokalet
  - 7.2. Det lukkede øvelsesområde
  - 7.3. Udstyr til klasseundervisning
  - 7.4. Udstyr til den praktiske undervisning
8. Supplerende undervisning

#### BILAG I

Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 653 af 9. august 1993 om obligatorisk knallertundervisning

#### BILAG II

Færdselslovens § 63 - om knallertkørere

## 1. FORMÅL

Formålet med undervisningen er, at eleverne opnår kendskab til og forståelse for de farer og vanskeligheder, som de stilles over for i trafikken, herunder at de bliver bekendt med de færdselsregler og anvisninger, som er af betydning især for knallertkørere. Det skal tilstræbes, at eleverne opnår sikkerhed i kørsel på knallert, i at bedømme trafiksituationer og i at færdes i trafikken uden risiko for sig selv eller andre. Undervisningen skal medvirke til, at eleverne bliver opmærksomme og hensynfulde trafikanter. Undervisningen sigter mod erhvervelse af knallertbevis, jvf. færdselslovens § 63, stk. 2-4.

## 2. INDHOLD OG OMFANG

Læseplanen er beregnet på et kursus af 24 lektioners (undervisningstimers) varighed. Undervisningen gives dels som klasseundervisning (teori) og dels som praktiske øvelser. Det anbefales at fordele undervisningstiden nogenlunde ligeligt mellem klasseundervisning og praksis - som minimum skal der dog anvendes mindst 8 lektioner til klasseundervisning og mindst 12 lektioner til praksis.

Læseplanen opdeler stoffet i 9 emner og nogle kursussemner. De 9 emner består af: En generel indledning, en gennemgang af 7 emner (manøvrer), der hyppigst giver anledning til uheld for de 16-17 årige knallertkørere samt en afslutning.

De 9 emner er samlet i 3 hovedafsnit:

### A. Indledende manøvrer m.v.

1. Risikoen ved knallertkørsel
2. Enemanøvrer
3. De første manøvrer på vej

### B. Manøvrer i vejkyds

1. Krydsning (ligeudkørsel i kryds)
2. Højresving
3. Venstresving

### C. Afsluttende manøvrer på vej

1. Møde og overhaling
2. Kørsel i tæt og blandet færdsel
3. Inden du selv kører

Til hvert af de 3 hovedafsnit hører yderligere nogle kursussemner, som efter lærerens skøn frit kan afvikles indenfor de pågældende hovedafsnit:

### Kursusemner:

A:

- Unges adfærd i trafikken, herunder unges forhold og indstilling til fart og mekanik.
- Unges forståelse for færdselsreglerne og overholdelse af love.
- Unges alkoholvaner, herunder færdselslovens regler om alkohol og medicin.

B:

- Unges forståelse for konsekvenserne af deres handlinger.
- Ungdomsdrømme og sprogbrug mellem de unge.

C:

- Unges forhold og indstilling til politiets arbejde.

### 3. LÆRERE

Som lærere ved knallertundervisningen anvendes ungdomsskolelærere med faglige og pædagogiske forudsætninger. Det kan f.eks. være kørelærere, polititjenestemænd, folkeskolelærere og andre med særlig interesse og forudsætning for knallertundervisningen. Under hensyn til knallertundervisningens særlige krav og indhold vil det normalt være en forudsætning, at ungdomsskolelæreren har gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Dette grundkursus omhandler en række faglige og pædagogiske emner, der har til formål at kvalificere læreren til selvstændigt at forestå knallertundervisningen i ungdomsskolen. Grundkursets emner er bl.a. lovgrundlag, læseplanen, hjælpemidler (herunder radiokommunikation), de evaluerende prøver, lektionsplanlægning og ungdomsskolen som arbejdsplads.

Grundkurset for lærere i obligatorisk knallertundervisning, der er godkendt af Rådet for Større Færdselsikkerhed, tilbydes efter behov. Kurserne arrangeres af Landsforeningen af Ungdomsskoleledere (L. U. ) i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed. Efter behov kan supplerende lærerkurser tilbydes.

Henvendelse om kursusdeltagelse kan rettes til:

US-Centret

Dronningensgade 8A

5000 Odense C

Tlf. : 66 149 149

Fax: 66 128 124

### 4. UNDERVISNINGENS TILRETTELÆGGELSE

Undervisningen skal tilrettelægges således, at der i videst muligt omfang finder en vekselvirkning sted mellem teori og praksis. Der bør imidlertid ikke skelnes skarpt mellem teoretisk og praktisk undervisning, idet læreren må stilles ret frit i valget af undervisningsmetode og undervisningssituation. Tyngdepunktet i undervisningen må dog lægges på den praktiske indøvelse af manøvrerne, fordi knallertkørsel i sagens natur er en praktisk handling. Eleverne bør modtage undervisningen så nær det 16. år som muligt, således at de hurtigst muligt efter undervisningens gennemførelse kan anvende de indlærte færdigheder. Øvelseskørsel på vej må tidligst finde sted 1 år før det fyldte 16. år. Det betyder - især for mindre kommuner - bedre muligheder for at tilrettelægge undervisningen med en rimelig holdstørrelse. Holdstørrelsen bør af pædagogiske og praktiske grunde ikke overstige 12 elever, da det f.eks. kan medføre nogle praktiske afviklingsvanskeligheder og besværliggøre en hensigtsmæssig vekselvirkning mellem teori og praksis. Det bør i almindelighed tilstræbes, at elever, der tilmelder sig undervisningen i god tid, hvilket vil sige ca. 3-4 måneder før det fyldte 16. år, kan få mulighed for at gennemføre undervisningen og erhverve knallertbevis, når de fylder 16 år.

#### 4.1 KLASSEUNDERVISNING

Den teoretiske undervisning på holdet skal først og fremmest lette elevernes indlæring af de praktiske færdigheder. Derfor skal undervisningen i størst muligt omfang tilrettelægges således, at eleverne præsenteres for den teoretiske side af et emne eller en manøvre kort før de praktiske øvelser i samme emne eller manøvre. Det er ikke hensigten, at hvert enkelt emne skal udfylde en lektion. Nogle emner vil kræve lidt mere tid, f.eks. enemanøvre og andre emner mindre tid, f.eks. højresving. Indenfor hvert hovedafsnit skal læreren endvidere afsætte passende tid til gennemgang af de tilhørende kursussemner og evaluerende prøver.

#### 4.2 PRAKTISKE ØVELSER



Den praktiske undervisning indledes med øvelser på lukket område og fortsætter derefter med øvelser på vej. Al øvelseskørsel skal finde sted under vejledning og overvågning af læreren. Øvelseskørsel på offentlig vej må kun finde sted med højst 6 elever ad gangen pr. lærer. Læreren behøver ikke nødvendigvis at have øjenkontakt med eleverne hele tiden, idet anvendelse af radiokommunikationsudstyr vil betyde større sikkerhed under øvelseskørslen og samtidig indebære mulighed for et bedre undervisningsresultat.

Tilrettelæggelsen af den praktiske undervisning bør ske efter det princip, at eleverne hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse og desuden får lejlighed til repetition af foregående øvelser, således at indlærte færdigheder fæstnes og styrkes.

Øvelseskørsel på offentlig vej må ikke være til fare for færdselssikkerheden eller unødigt sinke trafikken og må først finde sted, når eleven på det lukkede område har opnået tilstrækkelig sikkerhed i at køre knallerten.

Øvelseskørslen på offentlig vej er til dels afhængig af de lokale forhold og muligheder, men bør i størst muligt omfang følge den rækkefølge, som er fastlagt i læseplanens afsnit 5. Af hensyn til en mere detaljeret tilrettelæggelse af manøvrerne på vej bør læreren på forhånd have udvalgt og fastlagt passende øvelsesstrækninger.

En 1/3 af de unges knallertuheld sker i mørke. Mulighederne for at øve kørsel på vej i mørke - og evt. dårligt vejr - bør derfor indgå i tilrettelæggelsen af undervisningen.

Under al øvelseskørsel på offentlig vej skal eleverne bære en orange vest med hvide reflekser foran og bagpå.

Såfremt en elev under øvelseskørsel på offentlig vej er til fare for sig selv eller andre, bør ungdomsskolen i første række tilbyde supplerende undervisning på lukket område og/eller i klassen. Modtager eleven ikke et sådant tilbud, er det lærerens pligt at udelukke den pågældende fra øvelseskørsel på offentlig vej. Dette kan efter omstændighederne betyde, at eleven er fraværende fra undervisningen i mere end 3 lektioner, således at eleven ikke opnår mindst 21 lektioner og derfor ikke umiddelbart kan få udstedt knallertbevis.

#### 4.3 UNDERVISNING AF SPECIALUNDERVISNINGSELEVER

Såfremt der tilmelder sig elever med behov for en særlig tilrettelagt undervisning, skal disse elever have mulighed herfor. Undervisningen skal tilrettelægges således, at der tages hensyn til elevens handicap eller specifikke behov. Elever der kan betegnes som specialundervisningselever, er f.eks.; elever med generelle indlæringsvanskeligheder, læse- og staveretarderede, døve og elever med fysiske- eller psykiske handicaps.

Af hensyn til det generelle ønske om at inddrage handicappede i flest mulige normale situationer, bør disse elever følge den normale undervisning. Kan dette ikke eller kun delvis lade sig gøre, må kommunen (ungdomsskolen) tilbyde specialundervisning enten ved en særlig tilrettelagt undervisning i ungdomsskolen, ved henvisning til en anden kommune (ungdomsskole) eller ved eneundervisningslektioner.

Læreren skal for at kunne gennemføre specialundervisning være kvalificeret hertil, hvilket normalt kræver et særligt kursus i hensyntagende specialundervisning eller lignende.

#### 4.4 VEJLEDENDE FORSLAG TIL LEKTIONSOPDELING

Det nøjagtige indhold samt varigheden af de enkelte lektioner eller undervisningstimer i klasseundervisning og praktisk undervisning er overladt til lærerens skøn evt. efter samråd med ungdomsskolelederen. Der skal herunder bl.a. tages hensyn til lokaleforhold, mødetidspunkter og -dage for holdet, lektionslængder, hjælpemidler, kommunens størrelse og antallet af hold til afvikling i løbet af året. Under normale forhold bør holdet ikke overstige 12 elever – først og fremmest af hensyn til sammenhængen mellem teori og praksis. Vælger man denne holdstørrelse, kan det anbefales at være 2 lærere til den praktiske undervisning på vej. (Dette bør også overvejes ved kørsel på lukket område). Herved kan hele holdet køretræne samtidig, og man kan hurtigere komme videre til efterfølgende emner og manøvrer i undervisningsforløbet.

De følgende 2 eksempler på et standardprogram skal alene opfattes som forslag, der kan danne grundlag for lærerens egen planlægning.

#### EKSEMPEL 1

Læseplanens 24 lektioner fordeles med 10 teorilektioner, 4 lektioner på lukket øvelsesområde og 10 lektioner i øvelser på vej.

Hoved afsnit	Emne/ manøvre	Kursus- emne	Lektioner		Ugedag/ tid	Lek. ialt
			Klasseuv.	Praktisk uv.		
<b>A</b>	1	A1	1/2	-	Onsdag	3
	2	A2	1	1 1/2	18.00-20.45	
			1/2	2 1/2	Lørdag	
	3	A3	1 1/2	1 1/2	Onsdag	3
	Eval. prøve A				17.00-19.45	
<b>B</b>	4	B1	1	2	Onsdag	3
	5		1/2	1/2	Onsdag	
	6	B2	1	1	18.00-20.45	3
	Eval. prøve B					
<b>C</b>	7		1	1 1/2	Lørdag	3
	8		1/2	-	10.00-12.45	
			1	2	Lørdag	
	9	C1	1 1/2	1 1/2	Onsdag	3
	Eval. prøve C				17.00-19.45	
<b>Ialt:</b>			<b>10</b>	<b>14</b>		<b>24</b>

Forløbet kan som anført gennemføres over 8 mødegange af 3 lektioner lig med 24 elevtimer. (Ugedage og tider er blot vist som vejledende eksempler).

Hvis holdet er på 6 elever, kan en lærer umiddelbart gennemføre forløbet som vist. Hvis holdet er på mere end 6 elever fra 7 til 12 elever - skal læreren huske at fordoble antallet af praktiklektioner på vej, idet den enkelte lærer kun må have opsyn med højst 6 elever ad gangen, når der køretrænes på vej. (Jvf. Trafikministeriets bekendtgørelse).

#### EKSEMPEL 2

Læseplanens 24 lektioner fordeles med 12 teorilektioner, 4 lektioner på lukket øvelsesområde og 8 lektioner i øvelser på vej. I dette eksempel er valgt en hurtigere tidsmæssig afvikling af holdet, idet »hele« lørdage og søndage er medtaget til undervisningsforløbet.

Hoved afsnit	Emne/ manøvre	Kursus- emne	Lektioner		Ugedag/ tid	Lek. ialt
			Klasseuv.	Praktisk uv.		
A	1	A1	1	–	Lørdag 09.00- 15.25	7
	2	A2	2	4		
	3	A3	1 1/2	2	Tirsdag 18.30- 21.40	3 1/2
		Eval. prøve A				
B	4	B1	2	1 1/2	Lørdag 09.00- 15.25	7
	5	B2	1/2	1/2		
	6		1 1/2	1		
		Eval. prøve B				
C	7	C1	1	1 1/2	Søndag 09.00- 15.00	6 1/2
	8		1	1 1/2		
	9		1 1/2	–		
		Eval. prøve C				
<b>Ialt:</b>			<b>12</b>	<b>12</b>		<b>24</b>

For begge eksempler gælder, at det vil være hensigtsmæssigt at placere en eller flere mødegange, når det er mørkt. Undervisningen må ikke tilrettelægges i folkeskolens normale undervisningstid, d.v.s. mandag til fredag fra kl. 08.00 - ca. 15.00.

Det skal bemærkes, at antallet af lærertimer forøges tilsvarende med antallet af lektioner i øvelser på vej, hvis holdet er på flere end 6 elever. Elevens timetal skal være 24 undervisningstimer.

## 5. LÆSEPLAN OG BEMÆRKNINGER HERTIL

Læseplanen angiver 9 emner. Indenfor disse emner er der nærmere angivet nogle delemner, som skal gennemgås. Det skal tilstræbes, at undervisningen gennemføres, så eleverne hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre. Dette svarer til den anførte rækkefølge i læseplanen.

Til hvert af de 3 hovedafsnit hører nogle kursusemner som frit kan placeres indenfor hvert hovedafsnit. Hertil kommer efter hvert hovedafsnit en evaluerende prøve jvf. afsnit 6.

Generelt gælder, at der i videst muligt omfang skal veksles mellem klasseundervisning (teori) og praktisk undervisning. Hver manøvre tager udgangspunkt i uheldsstatistik for 16-17 årige knallertkørere. Hensigten hermed er bl.a. at give læreren mulighed for ved den tidsmæssige tilrettelæggelse af undervisningsforløbet at vægte både emner og delemner efter de hyppigste uheldsmodparter.

Læseplanens stofområde er bindende og skal som hovedregel gennemgås i sin helhed, idet der kan forekomme evaluerende prøvespørgsmål i hele stofområdet. Når der i læseplanen anvendes udtryk som »omtales«, er der dog tale om stof, som ikke nødvendigvis kræver egentlig gennemgang - i mange tilfælde vil eleverne selv kunne arbejde med dette stof, evt. hjemme.

Efter hvert af læseplanens 9 emner er anført nogle uddybende bemærkninger (undervisningsvejledning), der knytter an til det pågældende emne.

## **A. INDLEDENDE MANØVRER M.V.**

### 5.1. RISIKOEN VED KNALLERTKØRSEL

Teori, der gennemgås:

#### 5.1.1. Formål og indhold

Eleverne orienteres kort om knallertundervisningens formål, indhold og aktuelle forløb.

#### 5.1.2. Uheldsrisiko

- De 16-18 årige knallertkøreres særlige uheldsrisiko.
- Knallertkørere er særligt udsatte for alvorlige skader, når der sker uheld.

#### 5.1.3. Personligt sikkerhedsudstyr

- Kravet om at bruge styrthjelm og anbefaling af personligt sikkerhedsudstyr.
- Almindelige styrthjelme af forskellige typer demonstreres.

**BEMÆRKNINGER:** Eleverne skal indledningsvis have orientering om knallertkursets forløb. Herunder præciseres det, at undervisningen bygger på skolernes færdselsundervisning og peger frem mod køreuddannelsen til bil og motorcykel.

ad 5.1.1. : Det nævnes, at eleverne er pligtige at deltage i mindst 21 af kursets 24 timer, at de skal gennemføre de evaluerende prøver samt om opnåelse af knallertbevis.

ad 5.1.2. :Der tages udgangspunkt i statistik om uheldsrisikoen hos forskellige aldersgrupper og uheldsrisikoen ved motoriserede tohjulede. Herunder fremhæves det, at knallerten pr. kørt kilometer er et af de farligste køretøjer

Aldersgrænsen for knallertkørere og kravet om undervisning begrundes.

De hyppigste personskader og de hyppigste modparter, der indebærer særlig risiko for alvorlig skade og død, omtales.

ad 5.1.3. :Vigtigheden af spændt hagerem understreges.

### 5.2. ENEMANØVRER

Teori, der gennemgås:

#### 5.2.1. Knallertens indretning og udstyr

- Forhold vedrørende knallertens konstruktion, køreegenskaber, lovpligtige udstyr og vedligeholdelse af betydning for sikkerheden.
- Ejerens og brugerens ansvar for knallerten.
- Kontrol af knallertens vigtigste sikkerhedsudstyr demonstreres.

#### 5.2.2. Fart og styring m.m.

- Grundlæggende naturlove for fart og styring med vægt på friktionen under skiftende vej- og vejrforhold. Begreber som bremsning reaktionstid og standselængde ligesom tendensen til at styre hen imod det, man ser på.
- Korrekt kørestilling.
- Advarselstavlerne for glat vej, ujævn vej, vejsving, bump og vejarbejde.
- Begrebet bevægelsesenergi i forhold til hastighed og hastighedsforøgelse.

- Færdselslovens almindelige regler om hastighed.
- Forbudet mod at køre med passager og reglerne om belæsning.

#### PRAKTIK TIL 5.2. :

Eleverne bør have kendskab til, hvordan man betjener knallerter af forskellige typer både med og uden gearbetjening. Der øves:

- Igangsætning og standsning samt bremseteknik.
- Styreteknik.
- Kombineret bremse- og styreteknik, og elementære undvigemanøvrer. Der lægges særlig vægt på at undgå samtidig styring og bremsning.

**BEMÆRKNINGER:** Der tages udgangspunkt i statistik om ulykkeligheder, der er en af de hyppigste ulykkeligtstyper. De ydre omstændigheder omtales: Ulykkelighederne sker ofte på lige vej. Føreren har typisk begået fejl i forbindelse med fart, bremsning eller styring. Ulykkeligheder er overrepræsenteret i mørke og i weekends - ofte er føreren alkoholpåvirket.

De praktiske øvelser i forbindelse med enemanøvrer skal henlægges til et lukket øvelsesområde (manøvrebane), der ikke er omfattet af færdselslovens bestemmelser.

ad 5.2.1. :Knallertens sikkerhedsudstyr gennemgås bl.a. med støtte i dele af udstyrsbekendtgørelsen og detailforskrifterne.

ad 5.2.2. : Hastighedsgrænsen for knallerter begrundes, og der advares mod konstruktive ændringer.

### 5.3. DE FØRSTE MANØVRER PÅ VEJ

Teori, der gennemgås:

#### 5.3.1. Knallertens plads på vejen

- Knallertens korrekte placering på kørebanen.
- Knallert skal føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.
- Advarselstavlen farlig rabat, tavler og afmærkning for cykelsti, delt sti, fællessti, dobbeltrettet cykelsti, dobbeltrettet cykelsti ophører, vejledning for cyklister, rutenummer for stier samt cykel forbudt og knallert forbudt.
- Afmærkning for kantlinier, cykelsymboler og cykelfelter.
- Der omtales tavler for motorvej og motortrafikvej, hvor knallert ikke er tilladt.

#### 5.3.2. Start fra vejens kant

- Brugen af forlygte og evt. kørelys.
- Vigtigheden af orientering bagud, inden man begynder at køre præciseres.
- Det understreges, at man ikke må begynde at køre før, der er fri bane.

#### 5.3.3. Standning i vejens kant

- Det omtales, at det er vigtigt at se bagud, når man vil standse eller hurtigt nedsætte hastigheden, og det fremhæves, at tegngivning er vigtig før sådan en manøvre.

#### 5.3.4. Forbikørsel

- Vanskeligheden ved at vurdere, om en bil holder stille eller kører.
- Problemerne ved at opdage en parkeret bil og passage af den.
- Særlige regler om forbikørsel af busser og skolebusser.

#### 5.3.5. U-vending

- Risikoen for at blive påkørt bagfra under vending.

PRAKTIK TIL 5.3. : Indledningsvis øves korrekt igangsætning fra højre vejkant og korrekt placering på kørebanen.

Der øves:

- Så vidt muligt placering på forskelligt forekommende vej- og stityper med ringe færdsel.
- Korrekt tegngivning for stop med forudgående orientering.
- Forbikørsel af holdende biler under forskellige forhold.

#### BEMÆRKNINGER:

Indledningsvis gennemgås knallertens korrekte placering på kørebanen. Herefter tages der udgangspunkt i uheld under forbikørsel og uheld under U-vending. Forbikørselsuheld sker ofte i områder med lav bebyggelse. Mørke og dårligt vejr er faktorer ved nogle uheld. Ofte er føreren alkoholpåvirket, og uheldene medfører ofte alvorlige personskader. Uheldene sker overvejende ved påkørsel af bil, der er parkeret i vejens højre side. Nogle uheld sker ved påkørsel af gående, som står stille på kørebanen. Enkelte uheld sker, når personer stiger ud af biler, herunder busser.

ad 5.3.2. :Reglen om at anvende lys hele døgnet begrundes.

ad 5.3.4. :Problemerne ved at opdage en parkeret bil kan f.eks. opstå p.g.a. mørke, utilstrækkelig eller defekt forlygte, dårligt vejr f.eks. regn og tåge samt uopmærksomhed.

Det omtales, at man må lægge mærke til, om der er personer i eller ved en holdende bil samt vurdere disse personers hensigt. Forbikørsel af busser og skolebusser indebærer bl.a. risikoforhold, hvor personer stiger af eller på, når knallert kører højre om holdende bus m.v.

Der omtales værdien af god øjenbeskyttelse (visir).

ad 5.3.5. :Det omtales, at man skal finde et egnet sted til vending og, at kritisk vurdering af forfra- og især bagfrakommende - er vigtig.

## B. MANØVRER I VEJKRYDS

### 5.4. KRYDSNING (Ligeudkørsel i kryds)

Teori, der gennemgås:

#### 5.4.1. Vurdering af kryds

- Indledningsvis orienteres om nogle muligheder for at opdage kryds i tide.
- Risikoen i kryds med god, mindre god og dårlig oversigt, omtales.

#### 5.4.2. Placering før kryds

- Hastighed under fremkørsel mod kryds og reglerne om knallertens placering ved ligeudkørsel i kryds.
- Afmærkning med vognbanepile med og uden cykelsymbolet.

#### 5.4.3. Blinde vinkler

- Forskellige orienteringsvilkår for person-, vare- og lastbiler.
- Hensigtsmæssig placering, så eleverne bliver set af bilisterne (evt. demonstreres).
- De særlige problemer med bagfrakommende, der vil svinge til højre, når cykelsti - hvor knallert skal køre - er ført helt frem til krydset.

#### 5.4.4. Når knallert skal holde tilbage

- Regler om vigepligt i kryds, hvor knallert skal holde tilbage; højrevigepligt, ubetinget vigepligt, fuldt stop samt signalregulerede kryds.

- Vigepligtstavler for ubetinget vigepligt og stop ved vejkryds med tilhørende kørebaneafmærkning, almindeligt lyssignal og særligt cyklistsignal.
- Kryds med »unormale vigepligtsforhold«, hvor knallert skal holde tilbage, og der gøres opmærksom på de særlige krydsningsvanskeligheder, som kan opstå ved dobbeltrettede cykelstier og cykelfelter.

#### 5.4.5. Fart- og afstandsbedømmelse

- Vanskelighederne ved at bedømme fart og afstand af kørende, der kommer på tværs i krydset. De vigtigste køretøjstypers fartegenskaber omtales.
- Risikoen ved helt at overse en modpart.

#### 5.4.6. Når de andre skal holde tilbage

- Man kan ikke altid gå ud fra, at vigepligtige modparter holder tilbage. Dette gælder især for kørende fra højre og modkørende bilister, som svinger til venstre i kryds.
- Nogle muligheder for at vurdere modparterens hensigt, før man beslutter om det er sikkert at fortsætte.
- Advarselstavle for farligt vejkryds (»brolæggerjomfruen«).
- De særlige krydsningsproblemer der opstår, når knallert kører på dobbeltrettet cykelsti. Herunder især tendensen hos højresvingende bilister fra sidevej til at overse knallert, der kører ligeud.

#### 5.4.7. Når gående krydser m.m.

- Regler om kørsel ved fodgængerfelt.
- Risikoen for at fodgængere ofte krydser kørebanen udenfor kryds. Især nævnes småbørns og ældres vanskeligheder ved at bedømme knallertens fart og afstand.
- Advarselstavle, tavle og afmærkning for fodgængerfelt samt advarselstavle for børn.
- Advarselstavler og afmærkning for jernbaneoverkørsel med og uden bomme samt undertavlen Se efter tog.
- Det omtales, at der skal udvises særligt hensyn overfor handicappede.

#### **PRAKTIK TIL 5.4. :**

Der øves:

- Ligeudkørsel i kryds så vidt muligt alle almindeligt forekommende typer; højrevigepligt, ubetinget vigepligt, fuldt stop og signalkryds. Dette øves indledningsvis i lette og ukomplicerede kryds med ringe færdsel for senere i forløbet at fortsætte i vanskeligere kryds med nogen færdsel.
- Krydsning, hvor andre skal holde tilbage, herunder om muligt ved kørsel på dobbeltrettet cykelsti.
- Krydsning af gående i fodgængerfelter og om muligt krydsning af jernbaneoverkørsler.

**BEMÆRKNINGER:** Der tages udgangspunkt i statistik om krydsningsuheld, herunder uheld med højresvingende biler bagfra. De ydre omstændigheder omtales. Uheldene sker typisk i områder med tæt, høj bebyggelse eller i villakvarterer.

Krydsning er klart den hyppigste af alle uheldstyper for knallertkørere. Modparterne kommer hyppigst fra højre. Næsthypigst kommer modparterne fra venstre. Trediehyppigst er modparterne forfra der overvejende er venstresvingende (som efter reglerne burde holde tilbage for knallertkøreren). Lige så hyppig er modparterne bagfra, der svinger til højre og kolliderer med ligeudkørende knallerter.

Nogle af uheldene skyldes køretøjer (cykler og knallerter o.s.v. ), der svinger til venstre foran ligeudkørende knallerter. Enkelte af uheldene i kryds har fodgænger som modpart. De fleste krydsningsuheld med fodgængere sker dog uden for kryds. Enkelte krydsningsuheld sker med dyr og i jernbaneoverskæringer. Der er i øvrigt sammenhæng mellem arten af krydsningsuheld og reguleringer (signal, vigepligt) i krydset.

ad 5.4.3. : Det understreges, at mange uheld i kryds skyldes mangelfuld orientering hos bilister, der svinger til højre bagfra.

Der omtales nogle muligheder for at forudsige, om bilister har til hensigt at svinge til højre foran ligeudkørende knallert.

Det omtales, at cyklister og knallertkørere pludselig kan finde på at svinge til venstre foran ligeudkørende knallert i kryds uden at orientere sig eller give tegn.

## 5.5. HØJRESVING

Teori, der gennemgås:

### 5.5.1. Placering ved højresving

- Regler om knallerts placering ved højresving, om orientering og tegngivning ved højresving og om gennemførelse af højresving.
- Tavlen højresving forbudt, tavler for påbudt kørselsretning og påbudt højresving samt pilsignaler.

### 5.5.2. Hastighed under højresving

- Det omtales, at hastigheden under højresving skal være passende lav.

### 5.5.3. Vigepligtsforhold

- Vigtigheden af at bedømme vigepligtsforholdene i kryds før højresving.
- Vigtigheden af at bedømme om kørende fra venstre overholder deres eventuelle vigepligt.

### 5.5.4. Cyklister og fodgængere

- Man skal se efter fodgængere, der er på vej ud i fodgængerfeltet eller på vej over kørebanen til højre i krydset.
- Man skal være opmærksom på fejl, der begås af fodgængere, der går ud i fodgængerfeltet for rødt lys - eller cyklister, der benytter fodgængerfelt som »genvej«.

### 5.5.5. Kørsel i rundkørsel

- Regler om kørsel i rundkørsel.
- Advarselstavlen for rundkørsel samt tavlen påbudt kørselsretning i rundkørsel.
- Man har ubetinget vigepligt, når man kører ind i rundkørsel.
- Særlig opmærksomhed på biler - især lastbiler - der forlader rundkørslen (svinger til højre), når knallerten fortsætter »ligeud«.

## PRAKTIK TIL 5.5.

Der øves:

- Højresving i kryds af så vidt muligt alle almindeligt forekommende typer (fire-benede, T- og Y-kryds).
- Om muligt kørsel i rundkørsel.

## BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om højresvingsuheld, og de ydre mstændigheder omtales: De fleste uheld sker ved kollision med modparter fra højre, der kører ligeud. Ved nogle uheld er modparten ligeudkørende fra venstre, modkørende eller fodgænger, der krydser kørebanen i forbindelse med krydset.

ad 5.5.2. :Ved passende lav hastighed under højresving undgår man at komme over i venstre side af kørebanen.

Der advares mod overfladisk og ukritisk orientering til venstre og for høj fart ved højresving især ved udkørsel fra parkeringspladser, udkørsler fra ejendomme og lignende.

ad 5.5.4. :Der advares mod at anvende fortov til højresving f.eks. ved rødt lyssignal i krydset.

ad 5.5.5. :Risikoen ved at »skyde genvej« tværs igennem rundkørslen omtales.



Det omtales, at man skal være særlig opmærksom på fodgængere ved kørsel ind i - og ud af - rundkørsel.

## 5.6. VENSTRESVING

Teori, der gennemgås:

### 5.6.1. Placering ved venstresving

- Regler om knallertkørerens orientering, tegngivning og placering ved venstresving og regler om gennemførelse af venstresving.
- Tavler for venstresving forbudt og vending forbudt, tavler for påbudt venstresving og påbudt kørselsretning, vognbanepile og cykelfelter på kørebanen samt pilsignaler.

### 5.6.2. Når knallert har vigepligt

- Vigtigheden af at bedømme vigepligtsforholdene i kryds før venstresving.
- Forinden fremkørsel i ny retning fra krydsets fjerneste højre hjørne skal eleverne vurdere om vigepligtige modparter holder tilbage.

### 5.6.3. Når knallert ikke har vigepligt

- Vigtigheden af kritisk vurdering af forholdene i kryds inden man beslutter sig til at svinge - eller blive holdende ved det fjerneste højre hjørne.
- Vanskelighederne ved at bedømme forfra- og bagfrakommendes fart og afstand samt risikoen for helt at overse en modpart.

## PRAKTIK TIL 5.6.

Der øves:

- Venstresving i kryds af såvidt muligt alle almindeligt forekommende typer; fire-benede-, T- og Y-kryds etc., hvor alle typer vigepligt forekommer.
- Efter forholdene øves tillige venstresving, der indebærer særlige placerings- og orienteringsvanskeligheder.

## BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om venstresvingsuheld, der er den næsthyppigste. De ydre omstændigheder omtales: En trediedel af uheldene sker med modpart fra venstre. En trediedel af uheldene sker med modpart bagfra - typisk ligeudkørende bil. Knap en fjerdedel af uheldene sker med modpart forfra. Reguleringen i krydset har indflydelse på uheldstypen.

ad 5.6.3. :Der advares mod evt. utålmodighed, fordi der hele tiden kommer forfra- og bagfrakommende, man skal holde tilbage for. Risikoen ved manglende eller overfladisk orientering bagud inden venstresving omtales, ligesom der advares mod at »skære« venstresvinget.

Den særlige risiko i lysregulerede kryds omtales, herunder kryds med pilsignaler. Det bør understreges, at det sikreste er at afvente grønt lys i den nye retning inden venstresving fuldføres, hvis det er muligt.

## C. AFSLUTTENDE MANØVRER PÅ VEJ

### 5.7. MØDE OG OVERHALING

Teori, der gennemgås:

#### 5.7.1. Møde med kørende

- Regler om møde med kørende og gående.

- Advarselstavler for modkørende færdsel, indsnævret kørebane og tavler om forbud mod indkørsel, ensretning, hold tilbage for modkørende og modkørende skal holde tilbage.

### 5.7.2. Mødetaktik

- Ved hjælp af lys, farve og lign. bør man gøre sig synlig for mødende modparter.
- De særlige problemer ved møde i mørke.
- Særlige problemer ved kørsel på forskellige typer stier.

### 5.7.3. Overhaling af kørende

- Regler for overhaling af kørende og gående.

### 5.7.4. Møde og overhaling af gående

- Den særlige risiko ved møde og overhaling af gående i vejens højre side eller på stier.

## PRAKTIK TIL 5.7.

Der øves:

- Kørsel på vej, gade og forskellige stityper med mødende færdsel.
- Overhaling af kørende og gående. Især øves overhaling på smalle veje, cykelstier, fællessti og dobbeltrettede cykelstier.
- Om muligt møde og overhaling i mørke.

## BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om møde- og overhalingsuheld, og de ydre omstændigheder omtales:

Ved mødeuheld er der en vis overvægt i mørke og weekends. Uheldene sker ofte på landevej med bil som modpart og indebærer da særlig stor risiko for alvorlig skade og død. Ved en del af uheldene er modparten en anden knallert eller cykel, og i enkelte tilfælde modgående fodgængere.

Overhalingsuheldene sker typisk ved overhaling af et andet køretøj f.eks. cykel. En del af uheldene sker, når knallert overhaler gående. I enkelte uheld er der indblandet en tredje modpart f.eks. en modkørende bil.

ad 5.7.1. :Det understreges, at mange mødeuheld skyldes, at knallerten er placeret for langt til venstre på kørebanen eller stien især i mørke.

ad 5.7.2. :Det omtales, at man skal undlade at se for længe direkte på den modkørende for derved at modvirke tendensen til at styre i retning af den modkørende. Det omtales videre, at man skal være opmærksom på vejforhold, der kan bevirke, at modkørende kommer over vejens eller stiens midte.

ad 5.7.3. :Det omtales, at orientering bagud er nødvendig og, at man skal være opmærksom på om dem, der overhales ikke trækker til siden (slingrer) eller svinger uden at give tegn, f.eks. cyklister. Ved overhaling af biler er der anledning til at repetere blinde vinkler. Det omtales også, at der er særlig risiko for mødeuheld under overhaling. Og det omtales, at man skal sikre sig en fornuftig afstand før, man trækker ind foran den, der bliver overhalet.

ad 5.7.4. :I den forbindelse er der anledning til at repetere betydningen af forlygten.

## 5.8. KØRSEL I TÆT OG BLANDET FÆRDSEL

Teori, der gennemgås:

### 5.8.1. Kørsel side om side

- Særlige problemer ved kørsel side om side.
- Advarselstavlen for sidevind og afmærkning for busbane.
- Vigtigheden af orientering bagud, inden man ændrer placering i sideretningen.

- Forbudet mod, og risikoen ved, at knallert kører ved siden af andre eller trækker andre køretøjer.

#### 5.8.2. Kørsel efter andre

- Reglerne om afstand til forankørende omtales, herunder at en sikker afstand i køretid bør være mindst 2 sekunder.

#### 5.8.3. Kørsel foran andre

- Man må følge med i, om der er bagvedkørende - og om de har til hensigt at overhale.
- Pligten til at lette overhaling for andre ved at holde til højre, evt. og så ved at nedsætte farten.
- Den særlige risiko for at blive påkørt bagfra i mørke og nødvendigheden af god baglygte og reflekser fremhæves.

#### 5.8.4. Kørsel i trafiksanerede områder

- Regler om kørsel i trafiksanerede områder.
- Tavler for område med fartdæmpning, område med fartdæmpning ophører, kørsel i begge retninger forbudt, gågade, ophør af gågade, opholds- og legeområde og ophør af opholds- og legeområde samt undertavler, der tillader, forbyder eller begrænser kørsel med knallert.

### PRAKTIK TIL 5.8.

Der øves:

- Kørsel i tættere trafik.
- Kørsel på gader og veje, hvor man overhales af bagfrakommende køretøjer.
- Kørsel i trafiksanerede områder og typiske boligområder.

Afsluttende øvelseskørsel: Der fortsættes efterfølgende med øvelser på vej efter elevernes behov. Dette giver anledning til at repetere tidligere indlærte manøvrer - nu i tættere eller tæt trafik. Til slut er der anledning til at gennemføre manøvrer, der frembyder særlige vanskeligheder.

### BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om uheld ved kørsel side om side og ved kørsel foran og efter hinanden. Det nævnes også indledningsvis, at der er risiko for forskellige typer uheld ved kørsel i trafiksanerede områder.

Ved uheld side om side sker en del af uheldene ved »trængning« fra venstre og højre side. Enkelte uheld sker ved bil, der begynder at køre (starter fra kantsten eller lign. ) eller vender foran knallert.

Ved følge-med-uheld, hvor knallerten kører foran eller efter et andet køretøj, sker halvdelen af uheldene ved, at en knallert kolliderer med et forankørende køretøj, der kører langsommere, bremses op eller standser, eventuelt for at svinge. Den anden halvdel af uheldene sker ved, at en knallert bliver påkørt bagfra - ofte af et overhalende køretøj.

Uheldstyperne forekommer ofte i tæt trafik og i områder med tæt og høj bebyggelse.

ad 5.8.1. : Særlige problemer kan være, at biler begynder at køre eller vende fra højre kant af vejen. Det omtales, at der er risiko for slinger ved skift mellem sidevind og læ, når store køretøjer passerer. Og tendensen til slingrende ustabil kørsel hos andre tohjulede modparter, f.eks. cyklister på vej op ad bakke.

Det omtales, at man skal undlade at klemme sig ind imellem andre køretøjer, især hvis de kører i række.

ad 5.8.2. : Det understreges, at man skal være opmærksom på vejforhold, forhindringer eller lignende, der længere fremme kan nødvendiggøre en ændring af de forankørendes hastighed eller placering.

ad 5.8.3. : Det omtales, at det er en fordel at kunne høre bagfrakommende i tide, og støj fra knallerten kan gøre det vanskeligere at blive opmærksom på overhalende.

Det nævnes, at der er fordele ved at anvende et spejl i venstre side. Det understreges, at man ikke derved undgår en blind vinkel.

Risikoen for at knallerter overhales »tæt« af andre fremhæves, idet vindtrykket især fra store lastbiler kan give problemer med knallertens stabilitet.

ad 5.8.4. : Det omtales, at man skal være særlig opmærksom på gående og legende børn og, at det ikke kan forventes at disse er opmærksomme på knallerten. Det understreges, at man ikke må fortsætte kørslen førend de, der opholder sig på vejen, har set knallerten og givet plads for den.

Det omtales, at man skal være opmærksom på bump og andre fartdæmpende foranstaltninger.

Det omtales, at knallertkørere skal holde tilbage for gående ved passage af gågader.

Og det omtales, at man har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra opholds- og legeområde og gågade.

## 5.9. INDEN DU SELV KØRER

Teori, der gennemgås:

### 5.9.1. Forsikring

- Kravet om ansvarsforsikring.

### 5.9.2. Udlån og tyveri

- Regler om udlån af knallerten.
- Pligten til at sikre knallerten mod tyveri (med lås).

### 5.9.3. Knallertbeviset

- Der gives afslutningsvis orientering om knallertbeviset, herunder at knallertbeviset skal medbringes under knallertkørsel af 16 og 17 årige.

**BEMÆRKNINGER:** Der gennemgås til sidst nogle generelle emner, som har betydning for knallertkørere og, som samtidig kan danne afrunding af undervisningen. Emnerne kan efter lærerens skøn bringes i relation til den gennemførte undervisning, og eleverne bør gives mulighed for at øge forståelsen for færdselsuheldsproblematikken gennem diskussion og samtale.

Den afsluttende del af undervisningen skal endvidere orientere eleverne om, hvorledes de skal forholde sig med henblik på modtagelse af knallertbevis m.m.

ad 5.9.1. : Der gives nogle eksempler på økonomiske konsekvenser af knallertuheld.

ad 5.9.2. : Der advares mod ukritisk udlån af knallerten til personer, der mangler kendskab eller forudsætninger for at køre på knallert.

ad 5.9.3. : Eleverne orienteres endvidere om hvor, hvordan og hvornår de efter gennemførelsen af undervisningen med et tilfredsstillende resultat kan få udleveret knallertbevis.

## **KURSUSEMNER**

Til hvert af de 3 hovedafsnit A, B og C, hører yderligere nogle kursussemner, som bør gennemgås i tilslutning til de pågældende hovedafsnit:

Formålet med kursussemnerne er at give læreren mulighed for bredt at orientere eleverne om nogle generelle forhold, som ikke umiddelbart kan føres hen til et enkelt emne eller en manøvre. Hensigten er, at kursussemnerne skal bidrage til diskussion og debat blandt eleverne indbyrdes og med læreren således, at elevernes viden og holdninger om risikoforhold og færdselsproblemer påvirkes i en hensigtsmæssig retning.

Kursusemnerne er:

Til A: (Indledende manøvrer m.v.)

- Unges adfærd i trafikken, herunder unges forhold og indstilling til fart og mekanik.
- Unges forståelse for færdselsreglerne og overholdelse af love.
- Unges alkoholvaner, herunder færdselslovens regler om alkohol og medicin.

Til B: (Manøvrer i vejkryds)

- Unges forståelse for konsekvenserne af deres handlinger.
- Ungdomsdrømme og sprogbrug mellem de unge.

Til C: (Afsluttende manøvrer på vej)

- Unges forhold og indstilling til politiets arbejde.

**BEMÆRKNINGER:**

Læreren kan efter eget skøn vælge at gennemgå de pågældende kursusemner, når det findes påkrævet eller ønskeligt i undervisningsforløbet. Det kan ske, hvis eleverne - eller læreren - lægger op til en mere generel og holdningspræget diskussion, som udspringer af emner fra læseplanen.

Til støtte for lærerens og elevernes debat og diskussion har Rådet for Større Færdselssikkerhed udarbejdet et særligt materiale.

**6. EVALUERING**

Teoristoffet inddeles i de tre hovedafsnit: A, B, C, omfattende henholdsvis emnerne 1-3, 4-6 og 7-9 - og kursusemnerne.

Efter gennemgangen af hvert hovedafsnit foretages en vurdering af elevernes forståelse af stoffet. Vurderingen har form af en kortvarig videoprøve (5 - 10 minutter), hvor der skal anvendes de materialer, der er udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed. Mundtlig overhøring bør anvendes, hvis en elev har særlige vanskeligheder.

Besvarelsene giver læreren mulighed for at bedømme elevernes standpunkt og evt. sætte ind med repetition af stoffet enten på holdet som helhed eller enkelte elever (dog inden for de 24 lektioner).

Hvis en elev ved en prøve viser manglende forståelse af væsentlige stofområder, bør læreren således i første række søge at bibringe eleven denne forståelse f.eks. ved at uddybe vanskelige afsnit og lade eleven repetere stoffet. En efterfølgende kontrol af elevens viden kan ske ved en overhøring.

Om afholdelse og vurdering af de evaluerende prøver er der udfærdiget en særlig vejledning fra Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Det bør tilstræbes, at samtlige elever på et hold får et sådant udbytte af undervisningen, at der ved kursets afslutning kan gives meddelelse til elevens bopælskommune om, at den pågældende har deltaget i undervisningen med tilfredsstillende resultat. (Vejledningen fra Rådet for Større Færdselssikkerhed angiver nærmere bl.a., hvad der skal forstås ved et »tilfredsstillende resultat«).

Denne meddelelse gives dog ikke, når:

- en elev ved prøverne har vist en mangelfuld forståelse af centrale stofområder og ikke i løbet af den efterfølgende del af kurset har indhentet denne viden.
- en elev har været fraværende fra undervisningen i mere end 3 lektioner.

Der skal ikke gennemføres andre former for prøver, som kan medføre, at elever, der har gennemført undervisningen med et tilfredsstillende resultat, ikke kan få udstedt knallertbevis.

Har en elev været borte fra undervisningen, må manglende undervisningsafsnit indhentes ved deltagelse i de pågældende lektioner (emner) i et senere eller sideløbende kursus. Eleven behøver ikke at påbegynde et nyt 24-timers undervisningsforløb.

## 7. UNDERVISNINGSFACILITETER OG HJÆLPEMIDLER

For at sikre en effektiv undervisning må ungdomsskolen råde over et egnet undervisningslokale til klasseundervisning. I umiddelbar nærhed heraf bør der forefindes et lukket øvelsesområde til indøvelse af de indledende manøvrer i køretøjsbeherskelse.

Undervisningslokalet og det lukkede øvelsesområde bør endvidere have en sådan beliggenhed, at det uden større vanskeligheder kan danne overgang til de efterfølgende manøvrer og øvelser på offentlig vej. (Det kan oplyses, at kørelærerforeninger m.fl. rundt om i landet råder over manøvrebaner og teorilokaler, som kan være velegnede til formålet. Det kan derfor anbefales, at man evt. overvejer mulighederne for at søge brug af disse faciliteter).

### 7.1. UNDERVISNINGSLOKALET

Undervisningslokalet må have en sådan størrelse og indretning, at det kan fungere hensigtsmæssigt for det normale antal elever på holdet. Endvidere skal indretningen tillade anvendelse af almindeligt AV-udstyr, herunder lysbilledapparat og TV/video.

I forbindelse med undervisningslokalet skal der være aflåseligt depot eller skabsplads til de undervisningsmidler og -materialer, der anvendes i klasseundervisningen.

### 7.2. DET LUKKEDE ØVELSESOMRÅDE

Ungdomsskolen skal have adgang til et lukket øvelsesområde, hvor der er mulighed for at øve igangsætning, standsning, bremseteknik, styreteknik og elementære undvigemanøvrer på asfalteret belægning. Om muligt bør en del af øvelsesområdet have belægning med lavere friktion, f.eks. grusbelægning.

For at sikre en hensigtsmæssig og effektiv afvikling af de praktiske øvelser i køretøjsbeherskelse, skal det lukkede øvelsesområde være plant og have en sådan størrelse at alle elever på holdet kan køretræne samtidig under realistiske forhold. Bestemmende for øvelsesområdets længde er bl.a., at eleverne under bremse- og undvigemanøvrer kan nå op på en hastighed af 30 km/t. Det vil erfaringsmæssigt kræve et øvelsesområde af ca. 100 meters længde og ca. 40 meters bredde. Det lukkede øvelsesområde kan være anlagt permanent, eller det kan indrettes midlertidigt på et areal, der anvendes til andre formål, f.eks. skolegård eller parkeringsplads. Når området anvendes til undervisning, skal det være forsvarligt afspærret, således at der ikke er adgang til området for den almindelige færdsel (hverken kørende eller gående), d.v.s. at området ikke må være omfattet af færdselslovens regler. I den forbindelse gælder tillige, at der på området ikke må befinde sig parkerede køretøjer, som er undervisningen uvedkommende.

Et permanent øvelsesområde rummer praktiske fordele, idet det ikke er nødvendigt at fjerne kegler og anden afmærkning mellem undervisningslektionerne.

I umiddelbar nærhed af det lukkede øvelsesområde skal der være aflåseligt depot for køretøjer og øvrigt materiel, der anvendes i undervisningen.

### 7.3. Udstyr til klasseundervisning

Til den teoretiske undervisning anskaffer ungdomsskolen selv egnede undervisningsmidler i form af f.eks. bøger, arbejdshæfter, transparenter, dias, film, videofilm samt det nødvendige AV-udstyr.

Til rådighed for læreren skal der herudover være relevante love, bekendtgørelser og cirkulærer til stede f.eks. færdselsloven og en planche med vejafmærkninger, bekendtgørelse og cirkulære om vejafmærkning, udstyrsforskrifter for knallerter og de gældende retningslinier med læseplan og bilag for den obligatoriske knallertundervisning.

Til evalueringen skal ungdomsskolen anskaffe det af Rådet for Større Færdselssikkerhed udarbejdede prøvemateriale.

#### 7.4. Udstyr til den praktiske undervisning

Til den praktiske undervisning skal ungdomsskolen råde over et antal driftsikre knallerter, der mindst bør svare til antallet af elever på holdet.

Der bør forefindes knallerter både med og uden gearbetjening.

Der skal være godkendte styrthjelme til samtlige elever. Der skal endvidere være et antal orange veste med hvide reflekser foran og bagpå til samtlige elever, der køretræner på vej, jvf. Trafikministeriets bekendtgørelse.

Til kommunikation mellem lærer og elever anbefales det ungdomsskolen at råde over et driftsikkert radioudstyr, når der køretrænes på vej. Radioudstyret bør bl.a. omfatte et antal elevmodtagere, der mindst svarer til antallet af elever som samtidig køretræner på vej.

Radioudstyrets anvendelse skal være tilladt af Post- og Telegrafvæsenet.

Der skal endvidere være det nødvendige værktøj til nødreparationer af knallert samt godkendte dunke med benzin. Der skal forefindes 1 stk. 2 kg pulverslukker (ildslukker). Der skal ydermere forefindes nødvendigt materiel til øvelseskørsel på det lukkede område f.eks. plast- eller gummikegler, træklodser, brædder, vippe m.v.

Det nødvendige materiel til afspærring af det lukkede område skal være til rådighed.

Såfremt læreren under øvelseskørsel på vej holder opsyn med eleverne fra en medfølgende bil, anbefales det til vejledning for kørende bagfra, at forsyne bilen med et skilt eller lignende med teksten: KNALLERT-KØRESKOLE.

#### 8. SUPPLERENDE UNDERVISNING

Da det i læseplanen omhandlede stof kun omfatter de emner, der er en forudsætning for erhvervelse af knallertbevis, bør der herudover gives eleverne mulighed for supplerende undervisning inden for ungdomsskolens almene fagkreds og ungdomsorienteringen, f.eks. emner som:

- Førstehjælp (optræden på skadested).
- Knallertens vedligeholdelse.
- Reparationsteknik - og trafikulturelle emner, som kan indeholde en holdningsbearbejdelse.

#### BILAG 1:

##### Bekendtgørelse om obligatorisk knallertundervisning

I medfør af § 63, stk. 4 og 5, § 118, stk. 5, § 124 d og § 124 q i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, fastsættes:

**§ 1.** Kommunen sørger efter færdselslovgivningen for undervisning i færdselsreglerne og i kørsel med knallert (obligatorisk knallertundervisning).

**§ 2.** Den obligatoriske knallertundervisning skal omfatte teoretisk og praktisk undervisning. Undervisningen skal give eleverne viden, færdigheder og holdninger, der sætter dem i stand til at færdes på knallert uden at blive offer for eller årsag til færdselsuheld.

*Stk. 2.* Undervisningen tilrettelægges med en varighed på 24 undervisningstimer. Den gives efter retningslinier, udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed efter forhandling med Trafikministeriet.

**§ 3.** Under al øvelseskørsel skal eleven anvende fastspændt styrthjelm.

**§ 4.** Øvelseskørsel på vej kan finde sted, når eleven er fyldt 15 år.

*Stk. 2.* Under kørslen skal eleven bære en orange vest, forsynet med hvide reflekser foran og bagpå.

*Stk. 3.* Kørslen skal ske under opsyn af læreren, der højst må have opsyn med 6 elever ad gangen.

*Stk. 4.* Læreren skal påse, at betingelserne i stk. 1 og 2 og § 3 er opfyldt.

*Stk. 5.* Læreren skal endvidere påse, at eleven ved kørsel på lukket område har opnået en sådan færdighed, at kørslen på vej kan ske uden fare for andre eller for eleven selv.

**§ 5.** En elev anses for at have deltaget i undervisningen med et tilfredsstillende resultat, når den pågældende

- 1) deltaget i undervisningen i mindst 21 timer, og
- 2) besvaret tre prøver udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed på tilfredsstillende måde. Bedømmelsen af prøverne foretages af læreren i overensstemmelse med en vejledning, der udsendes af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

**§ 6.** Lederen af undervisningen meddeler elevens bopælskommune, at eleven har deltaget i den obligatoriske knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat.

*Stk. 2.* Lederen giver samtidig eleven meddelelse om, at knallertbevis kan fås ved henvendelse til kommunen efter reglerne i §§ 7 og 8.

**§ 7.** Den, der har modtaget obligatorisk knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat, og som ønsker at få udleveret et knallertbevis, skal rette henvendelse til sin bopælskommune.

*Stk. 2.* Den pågældende skal møde personligt og ved forevisning af dåbsattest eller på anden måde godtgøre sin identitet og aflevere et vellignende fotografi (portrætbillede, uden hovedbeklædning) i størrelse 35x45 mm. Fotografiet skal være holdbart og kopieret på almindeligt tyndt fotopapir og må ikke være forsynet med stempler.

**§ 8.** Kommunen udsteder mod betaling af 100 kr. knallertbevis til de personer, der opfylder betingelserne i § 7.

*Stk. 2.* Knallertbeviset udstedes på en formular, der godkendes af Trafikministeriet.

*Stk. 3.* Knallertbevis må tidligst udleveres den sidste hverdag, før den pågældende fylder 16 år og må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

*Stk. 4.* Til en person, hvis knallertbevis er bortkommet eller beskadiget, udsteder bopælskommunen efter begæring duplikatbevis. Er beviset bortkommet, afgives en erklæring herom. Er beviset beskadiget, skal det afleveres til kommunen, forinden duplikatbevis udstedes. § 7, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 5.* Duplikatbevis må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

**§ 9.** Til en person, der ikke længere er i besiddelse af et tidligere erhvervet kørekort til traktor, udsteder politiet efter begæring en erklæring om, at den pågældende må føre knallert.

*Stk. 2.* Erklæringen udstedes af politiet (kørekortkontoret) på det sted, hvor kørekortet er udstedt. Erklæringen kan i stedet udstedes af politiet på det sted, hvor kørekortet frakendes eller inddrages, såfremt udstedelsen af erklæringen sker i forbindelse med frakendelsen eller inddragelsen af kørekortet. Der skal i så fald gives meddelelse om udstedelsen af erklæringen til politiet på det sted, hvor kørekortet er udstedt. Meddelelsen gives samtidig med, at der gives meddelelse om, at kørekortet er inddraget eller frakendt.

*Stk. 3.* Til en person, hvis erklæring er bortkommet eller beskadiget, udsteder politiet efter begæring en duplikaterklæring. Er erklæringen bortkommet, skal den pågældende afgive en erklæring herom. Er erklæringen beskadiget, skal den afleveres til politiet, forinden duplikaterklæring udstedes.

*Stk. 4.* Duplikaterklæringen udstedes af politiet (kørekortkontoret) på det sted, hvor kørekortet er udstedt.

*Stk. 5.* Erklæring eller duplikaterklæring må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

**§ 10.** Overtrædelse af § 4, stk. 3 og 4, straffes med bøde.



§ 11. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 1994.

Stk. 2. Samtidig ophæves Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 494 af 27. november 1979 om obligatorisk knallertundervisning.

*Trafikministeriet, den 9. august 1993*

Helge Mortensen

/ Vibeke R. von Stemann

## **BILAG 2:**

### *Knallertkørere*

§ 63. Ikke registreringspligtig knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år.

Stk. 2. Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med ikke registreringspligtig knallert. Dette gælder dog ikke for personer, der har erhvervet kørekort til traktor.

Stk. 3. Det påhviler kommunen at sørge for undervisningen i færdselsreglerne og kørsel med ikke registreringspligtig knallert.

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om undervisningen og om beviset for modtagelsen heraf. Trafikministeren kan fravige reglerne i stk. 1 og 2 for øvelseskørsel på vej.

Stk. 5. Til personer under 18 år, der efter at have erhvervet kørekort til traktor ikke længere er i besiddelse af dette, kan politiet efter regler fastsat af trafikministeren udstede en erklæring om, at vedkommende opfylder betingelserne for at føre ikke registreringspligtig knallert.

Stk. 6. Føreren af en ikke registreringspligtig knallert skal under kørslen medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105. Knallertkørere under 18 år skal endvidere medbringe det i stk. 2 nævnte bevis eller kørekort eller den i stk. 5 nævnte erklæring. Præmiekvittering samt bevis, kørekort eller erklæring skal på forlangende forevises politiet.

Stk. 7. Stk. 2 gælder kun for personer, der har bopæl her i landet.

§ 63 a. Registreringspligtig knallert må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel.

Stk. 2. Føreren skal under kørsel have kørekortet hos sig og på forlangende vise det til politiet.

**Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort  
(omarbejdning)**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort<sup>3)</sup> er adskillige gange blevet ændret væsentligt. I forbindelse med nye ændringer af nævnte direktiv bør der af hensyn til klarheden foretages en omarbejdning af de pågældende bestemmelser.

(2) Kørekortreglerne er nødvendige elementer i den fælles transportpolitik, bidrager til at forbedre færdselssikkerheden på vejene og fremmer den frie bevægelighed for personer, som bosætter sig i en anden medlemsstat end den, der har udstedt deres kørekort. De individuelle transportmidlers store udbredelse betyder, at det fremmer personers frie bevægelighed og etableringsfrihed, hvis de er i besiddelse af et kørekort, som værtsstaten godkender. Trods fremskridt med harmonisering af kørekortreglerne findes der stadig væsentlige forskelle mellem medlemsstaterne for så vidt angår hyppigheden for kørekortfornyelse og med hensyn til køretøjskategorier, hvor der er behov for yderligere harmonisering, hvis Fællesskabets politik skal realiseres.

(3) Medlemsstaterne har efter direktiv 91/439/EØF mulighed for at fastsætte nationale bestemmelser om gyldighedsperioden, og det betyder, at der samtidig gælder forskellige regler i forskellige medlemsstater, og at der nu er over 110 forskellige gyldige kørekortmodeller i omløb i medlemsstaterne. Det gør forholdene uigennemskuelige for borgerne, ordensmagten og de administrationer, der har ansvaret for at forvalte kørekortene, og det fører til forfalskning af dokumenter, der kan være flere årtier gamle.

(4) For at enhedsmodellen til kørekort i EF ikke blot skal blive en ekstra model ved siden af de 110, der findes i forvejen, bør medlemsstaterne træffe alle de fornødne foranstaltninger til at udstede denne enhedsmodel til alle kørekortindehavere.

(5) Dette direktiv bør ikke berøre en eksisterende førerret, der er tildelt eller erhvervet inden direktivets anvendelsesdato.

(6) Kørekort anerkendes gensidigt. Medlemsstaterne bør kunne anvende den gyldighedsperiode, der foreskrives i dette direktiv, på et kørekort uden begrænset administrativ gyldighedsperiode, der er udstedt af en anden medlemsstat, og hvis indehaver har været bosat på deres område i mere end to år.

(7) Ved at indføre en administrativ gyldighedsperiode for nye kørekort opnår man i forbindelse med den periodiske fornyelse dels at tage den nyeste teknik til bekæmpelse af forfalskning i brug, dels at gennemføre lægeundersøgelser eller andre foranstaltninger, som medlemsstaterne foreskriver.

(8) Af hensyn til færdselssikkerheden bør der fastsættes mindstekrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort skal harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.

(9) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemskueligheden bør sådanne lægeundersøgelser tidsmæssigt falde sammen med kørekortfornyelsen, og deres hyppighed bør således være bestemt af kørekortets gyldighedsperiode.

(10) Det er nødvendigt yderligere at skærpe princippet om gradvis adgang til at erhverve kørekort til de forskellige kategorier af tohjulede køretøjer og til de forskellige kategorier af køretøjer til person- eller godstransport.

(11) Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere; medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold.

(12) Definitionerne af kategorierne bør i højere grad afspejle de pågældende køretøjers tekniske egenskaber og de færdigheder, der er nødvendige for at føre køretøjerne.

(13) Formålet med at indføre en kørekortkategori for knallerter er navnlig at øge færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

(14) Der bør vedtages særlige bestemmelser med henblik på at lette fysisk handicappedes adgang til at føre et køretøj.

(15) Medlemsstaterne bør desuden ud fra hensynet til færdselssikkerheden kunne anvende de nationale forskrifter for inddragelse, suspension, fornyelse og annullation af kørekortet for alle kørekortindehavere, som har deres sædvanlige bopæl på deres område.

(16) Den kørekortmodel, der er fastlagt i direktiv 91/439/EØF, bør afløses af en enhedsmodel i form af et plastikkort. Denne kørekortmodel må samtidig tilpasses, fordi der indføres en ny kørekortkategori for knallerter og en ny kørekortkategori for motorcykler.

(17) Indførelse af en valgfri mikrochip i den nye plastikkortmodel til kørekort skal give medlemsstaterne mulighed for at forbedre beskyttelsen mod forfalskninger yderligere. Medlemsstaterne bør have mulighed for også at anføre nationale data på chippen, når blot det ikke griber ind i almindeligt tilgængelige data. De tekniske krav til mikrochippen bør fastsættes af Kommissionen med bistand fra Kørekortudvalget.

(18) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver.

(19) Kommissionen bør kunne foretage en tilpasning af bilag I til VI til den videnskabelige og tekniske udvikling.

(20) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>4)</sup>.

(21) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastlægge de nødvendige kriterier for anvendelse af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(22) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af deres omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(23) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes pligt til at overholde fristerne for gennemførelse i national ret og anvendelse af de direktiver, der er opført i bilag VII, del B —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Kørekortmodel**

1. Medlemsstaterne indfører et nationalt kørekort baseret på den EF-model, der er fastsat i bilag I, efter bestemmelserne i dette direktiv. Nationalitetsbetegnelsen for den medlemsstat, der har udstedt et kørekort, skal fremgå af mærket på side 1 i EF-modellen til kørekortet.

2. Medlemsstaterne kan med forbehold af databeskyttelsesreglerne udstyre kørekortet med et lagermedium (mikrochip), så snart Kommissionen efter proceduren i artikel 9, stk. 2, har fastsat de i bilag I omhandlede krav til mikrochippen, der ved supplerung af dette direktiv har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv. Disse krav omfatter EF-typegodkendelse, der først må udstedes, når det er påvist, at chippen kan modstå forsøg på at manipulere med eller ændre dataindholdet.

3. Mikrochippen skal indeholde de harmoniserede kørekortdata, der er angivet i bilag I.

Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne indlæse yderligere data, forudsat at det på ingen måde griber ind i gennemførelsen af dette direktiv.

Kommissionen kan efter proceduren i artikel 9, stk. 2, ændre bilag I med henblik på at sikre den fremtidige interoperabilitet.

4. Med samtykke fra Kommissionen kan medlemsstaterne tilpasse modellen i bilag I i det omfang, edb-behandling af kørekortet gør det påkrævet.

### *Artikel 2*

#### **Gensidig anerkendelse**

1. De kørekort, som medlemsstaterne udsteder, anerkendes gensidigt.

2. Når indehaveren af et gyldigt nationalt kørekort, der ikke har den i artikel 7, stk. 2, omhandlede administrative gyldighedsperiode, får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet, kan værtsmedlemsstaten anvende den i nævnte artikel omhandlede administrative gyldighedsperiode på kørekortet ved at forny kørekortet fra to år efter den dato, hvor indehaveren har fået sin sædvanlige bopæl på dens område.

### Artikel 3

#### Forholdsregler mod forfalskning

1. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå risiko for, at kørekort forfalskes, også for kørekort af ældre modeller udstedt inden dette direktivs ikrafttræden. De underretter Kommissionen herom.

2. Det materiale, der anvendes til kørekortet, jf. bilag I, skal sikres mod forfalskning ved anvendelse af specifikationer, der ved supplerung af dette direktiv har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Medlemsstaterne kan frit indføre yderligere sikkerhedselementer.

3. Medlemsstaterne skal sikre, at alle kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar 2033 opfylder alle direktivets krav.

### Artikel 4

#### Kategorier, definitioner og alderskrav

1. Det i artikel 1 omhandlede kørekort giver ret til at føre de kategorier af motorkøretøjer, der er defineret nedenfor. Det kan udstedes fra den aldersgrænse, der er fastsat for hver kategori. Ved et motorkøretøj forstås ethvert køretøj, som er forsynet med motor som drivkraft, og som kan køre på vej ved egen kraft, men som ikke kører på skinner.

2. Knallerter:

kategori AM:

– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer<sup>5)</sup> (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder), og lette quadricykler som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 2002/24/EF

– aldersgrænsen for kategori AM fastsættes til 16 år.

3. Motorcykler med eller uden sidevogn og trehjulede motorcykler:

– ved »motorcykel« forstås tohjulede køretøjer med eller uden sidevogn, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra b), i direktiv 2002/24/EF

– ved »trehjulet motorcykel« forstås et køretøj med tre symmetrisk monterede hjul, som defineret i artikel 1, stk. 2, litra c), i direktiv 2002/24/EF

a) kategori A1:

– motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm<sup>3</sup>, en maksimal effekt på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg

– trehjulede motorcykler med en maksimal effekt på 15 kW

– aldersgrænsen for kategori A1 fastsættes til 16 år

b) kategori A2:

– motorcykler med en maksimal effekt på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end den dobbelte maksimale effekt

– aldersgrænsen for kategori A2 fastsættes til 18 år

c) kategori A:

i) motorcykler

– aldersgrænsen for kategori A fastsættes til 20 år. Retten til at føre motorcykel i denne kategori er dog betinget af, at vedkommende person har mindst to års erfaring som fører af motorcykel på grundlag af et kategori A2-kørekort. Dette krav om tidligere erfaring kan dog fraviges, hvis ansøgeren er fyldt 24 år

ii) trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW

– aldersgrænsen for trehjulede motorcykler over 15 kW fastsættes til 21 år.

#### 4. Biler:

– ved »bil« forstås ethvert motorkøretøj, der normalt er indrettet til at benyttes til person- eller godstransport på vej eller til at trække køretøjer til person- eller godstransport på vej. Definitionen omfatter også trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning, og som ikke kører på skinner. Den omfatter ikke land- og skovbrugstraktorer

– ved »land- og skovbrugstraktor« forstås ethvert motorkøretøj på hjul eller bælt, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport

##### a) kategori B1:

– quadricykler som defineret i artikel 1, stk. 3, litra b), i direktiv 2002/24/EF

– aldersgrænsen for kategori B1 fastsættes til 16 år

– kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, kræves der kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer

##### b) kategori B:

biler med en tilladt totalmasse på ikke over 3500 kg, som er konstrueret og fremstillet til befording af højst otte personer foruden føreren; til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer kan der til biler af denne kategori kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 4250 kg. Vejer en sådan enhed mere end 3500 kg, skal medlemsstaterne i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V fastsætte, at enheden kun må føres efter

– en afsluttet uddannelse heri, eller

– en bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne kan også kræve både uddannelse og bestået prøve i færdigheder og adfærd.

Medlemsstaterne angiver retten til at føre sådanne enheder på kørekortet ved hjælp af den relevante EF-kode.

Aldersgrænsen for kategori B fastsættes til 18 år

##### c) kategori BE:

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn, hvor påhængs- eller sættevognens tilladte totalmasse ikke overstiger 3500 kg

– aldersgrænsen for kategori BE fastsættes til 18 år

##### d) kategori C1:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3500 kg, men ikke over 7500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befording af højst otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

## e) kategori C1E:

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C1 og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 3500 kg, dog således, at de sammenkoblede køretøjers tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg

– aldersgrænsen for kategori C1 og C1E fastsættes til 18 år, jf. dog bestemmelserne om føreren af sådanne køretøjer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej<sup>o)</sup>

## f) kategori C:

biler, bortset fra biler af kategori D1 eller D, som har en tilladt totalmasse på over 3500 kg, og som er konstrueret og fremstillet til befording af højst otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

## g) kategori CE:

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg

– aldersgrænsen for kategori C og CE fastsættes til 21 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF

## h) kategori D1:

biler, der er konstrueret og fremstillet til befording af højst 16 personer foruden føreren, og som er højst 8 m lange; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

## i) kategori D1E:

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg

– aldersgrænsen for kategori D1 og D1E fastsættes til 21 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF

## j) kategori D:

biler, der er konstrueret og fremstillet til befording af over otte personer foruden føreren; til biler af denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg

## k) kategori DE:

– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg

– aldersgrænsen for kategori D og DE fastsættes til 24 år, jf. dog bestemmelserne om førere af sådanne køretøjer i direktiv 2003/59/EF.

5. Med samtykke fra Kommissionen kan medlemsstaterne undtage visse særlige typer motorkøretøjer, som f.eks. specialkøretøjer til handicappede, fra anvendelsen af denne artikel.

Medlemsstaterne kan undtage køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv.

6. Medlemsstaterne kan hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort:

a) for kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år

b) for kategori B1 op til 18 år

c) for kategori A1 op til 17 eller 18 år

– såfremt der er to års forskel mellem aldersgrænsen for kategori A1 og aldersgrænsen for kategori A2, og  
– der kræves mindst to års erfaring med motorcykler i kategori A2, før der kan gives tilladelse til at føre motorcykler i kategori A, jf. artikel 4, stk. 3, litra c, nr. i)

d) for kategori B og BE ned til 17 år.

Medlemsstaterne kan nedsætte aldersgrænsen for kategori C til 18 år og for kategori D til 21 år for:

a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden

b) køretøjer, der afprøves på vej i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.

Kørekort, der i overensstemmelse med dette stykke udstedes til personer, der er yngre end angivet i stk. 2-4, er kun gyldige på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 2-4.

Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 2-4.

## *Artikel 5*

### **Vilkår og begrænsninger**

1. Kørekortet skal bære påtegning om, på hvilke vilkår indehaveren må køre.

2. Når kørsel på grund af fysiske handicap kun må ske i særlige typer køretøjer eller i særligt indrettede køretøjer, skal den i artikel 7 omhandlede prøve i færdigheder og adfærd foregå i et sådant køretøj.

## *Artikel 6*

### **Trinvis erhvervelse og ækvivalens mellem kategorier**

1. For udstedelse af kørekort gælder følgende betingelser:

- a) kørekort til kategori C1, C, D1 og D kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B
- b) kørekort til kategori BE, C1E, CE, D1E og DE kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til henholdsvis kategori B, C1, C, D1 og D.

2. Gyldigheden af et kørekort fastsættes således:

- a) kørekort til kategori C1E, CE, D1E eller DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af kategori BE
- b) kørekort til kategori CE giver ret til at føre køretøjer af kategori DE, når indehaveren allerede har kørekort til kategori D
- c) kørekort til kategori CE og DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer af henholdsvis kategori C1E og D1E
- d) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM
- e) kørekort til kategori A2 gælder også for kategori A1



- f) kørekort til kategori A, B, C eller D giver ret til at føre henholdsvis kategori A1, A2, B1, C1 og D1.
3. Medlemsstaterne kan fastsætte følgende ækvivalensregler for så vidt angår kørsel på deres område:
- a) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre trehjulede motorcykler med en effekt på over 15 kW, forudsat at indehaveren af kategori B-kørekortet er fyldt 21 år
- b) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motorcykler af kategori A1.
- Da dette stykke kun gælder på deres område, skal medlemsstaterne ikke angive på kørekortet, at indehaveren har ret til at føre disse køretøjer.
4. Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne på deres område tillade kørsel med:
- a) køretøjer af kategori D1 (med en tilladt totalmasse på ikke over 3500 kg, heri ikke iberegnet specialiseret udstyr bestemt til transport af handicappede) for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at kørslen finder sted i socialt øjemed for en ikke-kommerciel organisation, og uden at føreren modtager vederlag herfor
- b) køretøjer med en tilladt totalmasse på over 3500 kg for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B, forudsat at køretøjerne hovedsagelig anvendes stationært til instruktions- eller rekreativ formål, anvendes i socialt øjemed af en ikke-kommerciel organisation og er ændret således, at de ikke kan tjene til befordring af mere end ni personer eller til transport af andre varer end dem, der er absolut nødvendige for det relevante formål.

## *Artikel 7*

### **Udstedelse, gyldighedsperiode og fornyelse**

1. Udstedelse af kørekort er betinget af:

- a) at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd samt en teoretisk prøve og opfylder de lægelige minimumskrav, jf. bilag II og III
- b) at ansøgere om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består en prøve i færdigheder og adfærd og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

For trehjulede motorcykler og quadricykler af denne kategori kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd. Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet

- c) at ansøgere om kørekort til kategori A2 eller kategori A, som opfylder kravet om mindst to års erfaring med en motorcykel i henholdsvis kategori A1 eller A2, har bestået en prøve i færdigheder og adfærd alene eller har gennemført en uddannelse som omhandlet i bilag VI
- d) at ansøgeren har gennemført en uddannelse eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd eller har gennemført en uddannelse og bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bilag V, for så vidt angår kategori B med henblik på at føre et sammenkoblet køretøj, som defineret i artikel 4, stk. 4, litra b), andet afsnit
- e) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.

2. a) Fra den 19. januar 2013 har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, en administrativ gyldighedsperiode på 10 år.

En medlemsstat kan vælge at udstede disse kørekort med en administrativ gyldighedsperiode på op til 15 år.

- b) Fra den 19. januar 2013 har de kørekort, medlemsstaterne udsteder til kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, en administrativ gyldighedsperiode på 5 år.

c) Når et kørekort fornyes, kan der udløses en ny administrativ gyldighedsperiode for en eller flere andre kategorier, som indehaveren har førerret til, for så vidt dette er i overensstemmelse med betingelserne i dette direktiv.

d) Den i artikel 1 omhandlede mikrochip er ikke en forudsætning for, at kørekortet er gyldigt. En mistet, ulæselig eller på anden måde beskadiget mikrochip har ingen indvirkning på dokumentets gyldighed.

3. Fornyelse af et kørekort ved udløbet af den administrative gyldighedsperiode er betinget af:

a) at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, til enhver tid er opfyldt, når der er tale om kørekort til kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, og

b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.

Ved fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for kørekort til alle kategorier, som udstedes til nye førere, med henblik på at lade særlige foranstaltninger gælde for sådanne førere med det formål at forbedre trafikikkerheden.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode for det første kørekort, som udstedes til nye førere for kategori C og D, til tre år med henblik på at lade særlige foranstaltninger gælde for sådanne førere med det formål at forbedre trafikikkerheden.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der skønnes at være behov for hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger som f.eks. begrænsninger som følge af trafikforseelser.

Medlemsstaterne kan begrænse den administrative gyldighedsperiode fastsat i stk. 2 for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 50 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger som f.eks. genopfriskningskurser. Denne begrænsede gyldighedsperiode kan kun indføres ved fornyelse af kørekortet.

4. Med forbehold af de nationale straffelove og -bestemmelser kan medlemsstaterne efter høring af Kommissionen ved udstedelsen af kørekort anvende deres nationale regler vedrørende andre betingelser end de i dette direktiv omhandlede.

5. a) Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort.

b) En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis den konstaterer, at ansøgeren har et kørekort i forvejen.

c) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger i medfør af litra b). De nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller udskiftning af et kørekort er at forhøre sig hos andre medlemsstater, når der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen.

d) Med henblik på at lette den kontrol, der er omhandlet i litra b), benytter medlemsstaterne EU's kørekortnetværk, når det bliver operativt.

Med forbehold af artikel 2 skal en medlemsstat, når den udsteder et kørekort, med fornøden omhu sikre, at personen opfylder kravene i stk. 1 i nærværende artikel, og anvende de nationale bestemmelser om annullation eller inddragelse af førerretten, hvis det konstateres, at kørekortet er udstedt, uden at kravene er opfyldt.

*Artikel 8***Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling**

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I-VI til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

*Artikel 9***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af et »kørekortudvalg«.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 10***Køreprøvesagkyndige**

Fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato skal køreprøvesagkyndige opfylde mindstekravene i bilag IV.

Køreprøvesagkyndige, der arbejder som sådanne inden 19. januar 2013, skal kun opfylde kravene til kvalitetssikring og regelmæssig efteruddannelse.

*Artikel 11***Forskellige bestemmelser om ombytning, inddragelse, erstatning og anerkendelse af kørekort**

1. Når indehaveren af et gyldigt nationalt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan han anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, skal kontrollere, hvilken kategori det hidtidige kørekort er gyldigt til.

2. Med forbehold af overholdelsen af territorialprincippet i straffelove og -bestemmelser kan bopælsmedlemsstaten på indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat, anvende sine nationale bestemmelser vedrørende begrænsning, suspension, inddragelse eller annullation af førerretten og om nødvendigt med henblik herpå ombytte dette kørekort.

3. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, tilbagesender det gamle kørekort til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, med oplysning om årsagen hertil.

4. En medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget i en anden medlemsstat.

En medlemsstat skal nægte at anerkende gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til en person, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget på førstnævnte stats område.

En medlemsstat kan også nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er annulleret i en anden medlemsstat.

5. Hvis et kørekort for eksempel er gået tabt eller er blevet stjålet, kan et andet kun udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren har sin sædvanlige bopæl; disse foretager udstedelsen på grundlag af de oplysninger, som de ligger inde med, eller eventuelt på grundlag af en attestation fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har udstedt det oprindelige kørekort.

6. Når en medlemsstat ombytter et kørekort udstedt af et tredjeland med et kørekort efter EF-modellen, skal der i kørekortet efter EF-modellen ske en påtegning herom samt ved enhver senere fornyelse eller erstatning heraf.

Ombytning kan kun ske, hvis det kørekort, der er udstedt af et tredjeland, afleveres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der foretager ombytningen. Hvis indehaveren af et sådant kørekort flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan denne anden medlemsstat undlade at anvende princippet om gensidig anerkendelse, jf. artikel 2.

#### *Artikel 12*

##### **Sædvanlig bopæl**

I dette direktiv forstås ved »sædvanlig bopæl« det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervsmæssige tilknytning, eller, når der er tale om en person uden erhvervsmæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.

Den sædvanlige bopæl for en person, hvis erhvervsmæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det sted, hvortil den pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Sidstnævnte betingelse kræves ikke opfyldt, hvis personen opholder sig i en anden medlemsstat med henblik på at udføre et tidsbegrænset hverv. Optagelse på en undervisningsinstitution indebærer ikke en ændring af den sædvanlige bopæl.

#### *Artikel 13*

##### **Ækvivalensregler for kørekort, der ikke følger EF-modellen**

1. Med samtykke fra Kommissionen fastlægger medlemsstaterne reglerne for ækvivalens mellem førerret, der er erhvervet inden dette direktivs gennemførelse, og de i artikel 4 definerede kategorier.

Efter høring af Kommissionen kan medlemsstaterne i deres nationale lovgivninger foretage de tilpasninger, der er nødvendige for gennemførelsen af artikel 11, stk. 4, 5 og 6.

2. Enhver førerret, som er tildelt inden 19. januar 2013, ophæves ikke og berøres ikke på nogen måde af bestemmelserne i dette direktiv.

#### *Artikel 14*

##### **Evaluering**

Kommissionen aflægger tidligst 19. januar 2018 rapport om gennemførelsen af dette direktiv, herunder om dets konsekvenser for færdselssikkerheden.

#### *Artikel 15*

##### **Gensidig bistand**

Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv og udveksler oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort. De benytter det EU-kørekortnet, der er oprettet til dette formål, når dette net er blevet operationelt.

#### *Artikel 16*

##### **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 19. januar 2011 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 1, stk. 1, artikel 3, artikel 4, stk. 1, 2 og 3 samt stk. 4, litra b)-k), artikel 6, stk. 1, stk. 2, litra a), c), d) og e), artikel 7, stk. 1, litra b), c) og d), artikel 7, stk. 2,

3 og 5, artikel 8, 10, 13, 14 og 15 samt bilag I, punkt 2, bilag II, punkt 5.2 vedrørende kategori A1, A2 og A, bilag IV, V og VI. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

2. Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 19. januar 2013.

3. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 17*

### **Ophævelse**

Direktiv 91/439/EØF ophæves med virkning fra 19. januar 2013, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag VII, del B, angivne frister for gennemførelse af nævnte direktiv i national ret.

Artikel 2, stk. 4, i direktiv 91/439/EØF ophæves den 19. januar 2007.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses ved hjælp af sammenligningstabellen i bilag VIII.

#### *Artikel 18*

### **Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 2, stk. 1, artikel 5, artikel 6, stk. 2, litra b), artikel 7, stk. 1, litra a), artikel 9, artikel 11, stk. 1, 3, 4, 5 og 6, artikel 12 samt bilag I, II og III anvendes fra den 19. januar 2009.

#### *Artikel 19*

### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2006

På Europa-Parlamentets vegne

J. Borrell Fontelles

*Formand*

På Rådets vegne

J. Korkeaoja

*Formand*

- 1) EUT C 112 af 30.4.2004, s. 34.
- 2) Europa-Parlamentets udtalelse af 23.2.2005 (EUT C 304 E af 1.12.2005, s. 202), Rådets fælles holdning af 18.9.2006 (EUT C 295 E af 5.12.2006, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 14.12.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 19.12.2006.
- 3) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).
- 4) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).
- 5) EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/30/EF (EUT L 106 af 27.4.2005, s. 17).
- 6) EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4. Ændret ved Rådets direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35).

## BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN TIL KØREKORT

1. De fysiske egenskaber ved EF-modellen til kørekort skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

Verifikationsmetoderne for kørekort med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO 10373.

2. Kørekortets fysiske sikkerhed

Kørekortets fysiske sikkerhed trues af:

- fremstilling af falske kort: der fremstilles et nyt kort, der har stor lighed med dokumentet, enten ved at fremstille det fra bunden eller ved at kopiere originaldokumentet,
- materiel ændring: originaldokumentets egenskaber ændres, f.eks. ved at ændre nogle af de data, der er påtrykt dokumentet.

Den samlede sikkerhed ligger i systemet som helhed, som består af applikationsprocessen, overførslen af data, det materiale kortet er fremstillet af, trykteknikken, et minimum af forskellige sikkerhedselementer og personaliseringsprocessen.

a) Det materiale, som kørekortet er fremstillet af, skal være beskyttet mod forfalskning ved hjælp af følgende teknikker (obligatoriske sikkerhedselementer):

- selve kortet skal være optisk dødt,
- sikkerhedsbundtryk, der skal forhindre forfalskning ved scanning, printning eller kopiering, og som benytter regnbuetryk med flere sikkerhedsstrykfarver og positivt og negativt guillocketryk. Bundtrykket må ikke bestå af primærfarverne (cyan, magenta, gul og sort), det skal indeholde komplekse mønstre i mindst to specialfarver, og det skal indeholde mikroskrift,
- optisk variable elementer, der yder passende beskyttelse mod kopiering og manipulering af fotoet,
- lasergravering,
- i det område, hvor fotoet er placeret, skal sikkerhedsbundtrykket og fotoet overlappe hinanden i det mindste i kanten (vigende mønster).

b) Det materiale, som kørekortet er fremstillet af, skal endvidere sikres mod forfalskning ved at anvende mindst tre af følgende metoder (supplerende sikkerhedselementer):

- trykfarver, hvor farven er afhængig af synsvinklen\*,
- trykfarver, hvor farven er afhængig af temperaturen\*,
- specifikt udformede hologrammer\*,
- variable laserbilleder\*,
- ultraviolet fluorescerende trykfarve, synlig og gennemsigtig,
- iriserende tryk,
- digitalt vandmærke i baggrunden,
- infrarøde eller fosforescerende pigmenter,
- taktile bogstaver, symboler eller mønstre\*.

c) Medlemsstaterne kan frit indføre yderligere sikkerhedselementer. Som udgangspunkt foretrækkes de metoder, der er markeret med en asterisk, da de gør det muligt for den retshåndhævende myndighed at kontrollere kortets gyldighed uden særligt apparatur.

3. Kørekortet har to sider:

Side 1:

- a) betegnelsen »kørekort« trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog,
- b) angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit),
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B: Belgien

CZ: Den Tjekkiske Republik

DK: Danmark

D: Tyskland

EST: Estland

GR: Grækenland

E: Spanien

F: Frankrig

IRL: Irland

I: Italien

CY: Cypern

LV: Letland

LT: Litauen

L: Luxembourg

H: Ungarn

M: Malta

NL: Nederlandene

A: Østrig

PL: Polen

P: Portugal

SLO: Slovenien

SK: Slovakiet

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Det Forenede Kongerige

- d) kørekortets specifikke oplysninger, nummereret således:

- 1) indehaverens efternavn
- 2) indehaverens fornavn(e)
- 3) indehaverens fødselsdato og fødested
- 4) a) udstedelsesdato
- b) udløbsdato eller, hvis kørekortets gyldighedsperiode ikke er begrænset i henhold til artikel 7, stk. 2, litra c), en streg
- c) angivelse af den udstedende myndighed (kan trykkes på side 2)
- d) foruden det nummer, der er anført i rubrik 5, et andet nummer til administrative formål (valgfrit)
- 5) kørekortnummer
- 6) foto af indehaveren
- 7) indehaverens underskrift
- 8) bopæl eller postadresse (valgfrit)



- 9) kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)
- e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »kørekort« på Fælleskabets andre sprog trykt med rosa på en sådan måde, at det udgør kørekortets baggrund:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

f) farveangivelse:

– blå: Pantone Reflex Blue

– gul: Pantone Yellow.

Side 2:

- a) 9. kategori(er) af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre (nationale kategorier trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier)
10. første udstedelsesdato for hver enkelt kategori (denne dato skal anføres igen på det nye kørekort ved senere erstatning eller ombytning)
11. udløbsdato for hver enkelt kategori
12. eventuelle supplerende eller restriktive angivelser i kodeform ud for hver kategori.

Følgende koder anvendes:

– kode 01 til 99: harmoniserede EF-koder

FØRER (lægelige årsager)

01. Synskorrektion og/eller beskyttelse

01.01. Brillor

01.02. Kontaktlinse(r)

- 01.03. Beskyttelsesbriller
- 01.04. Ugennemsigtig linse
- 01.05. Øjenklap
- 01.06. Briller eller kontaktlinser
- 02. Høreapparat/kommunikationshjælp
  - 02.01. Høreapparat til det ene øre
  - 02.02. Høreapparat til begge ører
- 03. Arm- eller benprotese/-ortese
  - 03.01. Armprotese/-ortese
  - 03.02. Benprotese/-ortese
- 05. Begrænset kørsel (underkoden skal anvendes, kørsel begrænset af lægelige årsager)
  - 05.01. Begrænset til kørsel i dagtimer (f.eks. en time efter solopgang til en time før solnedgang)
  - 05.02. Begrænset til kørsel inden for en radius af ... km fra kørekortindehaverens bolig eller kun inden for by/region
  - 05.03. Begrænset til kørsel uden passagerer
  - 05.04. Begrænset til kørsel med en hastighed på højst... km/t
  - 05.05. Begrænset til kørsel under ledsagelse af en person med kørekort
  - 05.06. Begrænset til kørsel uden påhængskøretøj
  - 05.07. Ingen kørsel på motorvej
  - 05.08. Ingen alkohol

#### KØRETØJSTILPASNINGER

- 10. Tilpasset gearkasse
  - 10.01. Manuelt gear
  - 10.02. Automatgear
  - 10.03. Elektronisk styret gear
  - 10.04. Tilpasset gearstang
  - 10.05. Begrænset antal gear
- 15. Tilpasset kobling
  - 15.01. Tilpasset koblingspedal
  - 15.02. Manuel kobling
  - 15.03. Automatisk kobling
  - 15.04. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig koblingspedal
- 20. Tilpasset bremsemekanisme
  - 20.01. Tilpasset bremsepedal
  - 20.02. Større bremsepedal
  - 20.03. Bremsepedal til venstre fod
  - 20.04. Bremsepedal til skosål
  - 20.05. Vippebremsepedal
  - 20.06. (Tilpasset) manuel driftsbremse
  - 20.07. Forstærket bremse — maksimal betjeningskraft
  - 20.08. Nødbremse indbygget i driftsbremse — maksimal betjeningskraft
  - 20.09. Tilpasset parkeringsbremse
  - 20.10. Elbetjent parkeringsbremse
  - 20.11. (Tilpasset) fodbetjent parkeringsbremse
  - 20.12. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig bremsepedal

- 20.13. Knæbetjent bremse
- 20.14. Elbetjent driftsbremse
- 25. Tilpasset speedermekanisme
  - 25.01. Tilpasset speederpedal
  - 25.02. Speederpedal til skosål
  - 25.03. Vippespeederpedal
  - 25.04. Håndbetjent speeder
  - 25.05. Knæbetjent speeder
  - 25.06. Servospeederpedal/håndtag (elektronisk, pneumatisk osv.)
  - 25.07. Speederpedal til venstre for bremsepedal
  - 25.08. Speederpedal til venstre
  - 25.09. Afskærmet/sammenklappelig/aftagelig speederpedal
- 30. Tilpassede kombinerede bremse- og speedersystemer
  - 30.01. Parallelle pedaler
  - 30.02. Pedaler i (eller næsten i) samme niveau
  - 30.03. Speeder og bremse med glideskinne
  - 30.04. Speeder og bremse med glideskinne og ortese
  - 30.05. Sammenklappelige/aftagelige speeder- og bremsepedaler
  - 30.06. Hævet gulv
  - 30.07. Afskærmning ved siden af bremsepedalen
  - 30.08. Afskærmning til protese ved siden af bremsepedalen
  - 30.09. Afskærmning foran speeder- og bremsepedalerne
  - 30.10. Hæl-/benstøtte
  - 30.11. Elbetjent speeder og bremse
- 35. Tilpassede betjeningsapparater  
(lyskontakter, vinduesvisker/-vasker, horn, retningsvisere osv.)
  - 35.01. Betjeningsapparater kan betjenes uden negativ virkning på styring og håndtering af køretøjet
  - 35.02. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.)
  - 35.03. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med venstre hånd
  - 35.04. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) med højre hånd
  - 35.05. Betjeningsapparaterne betjenes uden at slippe rat og hjælpeudstyr (knop, gaffelgreb osv.) og det kombinerede speeder- og bremsesystem
- 40. Tilpasset styring
  - 40.01. Standard servostyring
  - 40.02. Forstærket servostyring
  - 40.03. Styring med reservesystem
  - 40.04. Forlænget ratstamme
  - 40.05. Tilpasset rat (større og/eller tykkere rat, rat med mindre diameter osv.)
  - 40.06. Skråt rat
  - 40.07. Lodret rat
  - 40.08. Vandret rat
  - 40.09. Fodbetjent styring
  - 40.10. Alternativ tilpasset styring (joystick osv.)
  - 40.11. Ratknop

- 40.12. Håndortese på rattet
- 40.13. Med tenodese-ortese
- 42. Tilpasset (-ede) førerspejl(e)
  - 42.01. Udvendigt førerspejl i (venstre eller) højre side
  - 42.02. Udvendigt førerspejl på forskærmen
  - 42.03. Ekstra indvendigt førerspejl, som giver overblik over trafikken
  - 42.04. Indvendigt panoramaspejl
  - 42.05. Indvendigt førerspejl, som dækker den blinde vinkel
  - 42.06. Elbetjent(e) udvendigt (-ige) førerspejl(e)
- 43. Tilpasset førersæde
  - 43.01. Førersæde med god udsynshøjde i normal afstand fra rat og pedaler
  - 43.02. Førersæde tilpasset kropsformen
  - 43.03. Førersæde med sidestøtte for øget siddestabilitet
  - 43.04. Førersæde med armlæn
  - 43.05. Forlænget førersæde på glideskinner
  - 43.06. Tilpasset sikkerhedssele
  - 43.07. H-type sikkerhedssele
- 44. Tilpasning af motorcykel (underkode skal anvendes)
  - 44.01. Kombineret betjening af begge bremseser
  - 44.02. (Tilpasset) håndbetjent forhjulsbremse
  - 44.03. (Tilpasset) fodbetjent baghjulsbremse
  - 44.04. (Tilpasset) speederhåndtag
  - 44.05. (Tilpasset) manuelt gear og manuel kobling
  - 44.06. (Tilpasset (-ede)) førerspejl(e)
  - 44.07. (Tilpassede) betjeningsapparater (retningsvisere, bremselys, ...)
  - 44.08. Sædehøjde, som giver føreren mulighed for siddende at have begge fødder på jorden samtidig
- 45. Motorcykel kun med sidevogn
- 50. Begrænset til et bestemt køretøj/stelnummer (køretøjets identifikationsnummer — KIN)
- 51. Begrænset til et bestemt køretøj/registreringsnummer (køretøjets registreringsnummer — KRN)

## FORVALTNING

- 70. Ombyttet kørekort nr. ... udstedt af... (for tredjelande EU/FN-mærke, f.eks. 70.0123456789. NL)
- 71. Duplikat af kørekort nr. ... (for tredjelande EU/FN-mærke, f.eks. 71.987654321. HR)
- 72. Begrænset til kategori A-køretøjer med slagvolumen på højst 125 cm<sup>3</sup> og motoreffekt på højst 11 kW (A1)
- 73. Begrænset til kategori B-køretøjer, trehjulede motorcykler og quadricykler med motor (B1)
- 74. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7500 kg (C1)
- 75. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1)
- 76. Begrænset til kategori C-køretøjer med tilladt totalmasse på ikke over 7500 kg (C1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt (C1E)
- 77. Begrænset til kategori D-køretøjer med højst 16 siddepladser foruden førerens plads (D1) med en påhængsvogn med tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt a) vogntogets tilladte totalmasse ikke overstiger 12000 kg, og påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger det trækkende køretøjs egenvægt, og b) påhængskøretøjet ikke bruges til personbefordring (D1E)

78. Begrænset til køretøjer med automatgear

79. Begrænset til køretøjer, som opfylder de i parentes anførte specifikationer i forbindelse med anvendelse af artikel 10, stk. 1, i direktiv 91/439/EØF:

90.01: til venstre

90.02: til højre

90.03: venstre

90.04: højre

90.05: hånd

90.06: fod

90.07: anvendelig

95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervskvalifikationer i direktiv 2003/59/EF indtil ... [f.eks.: 95. 01.01.2012]

96. Chauffør, der har afsluttet uddannelsen eller bestået en prøve i færdigheder og adfærd i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag V.

– kode 100 og derover: nationale koder, der kun gælder ved færdsel på den udstedende medlemsstats område. Hvis en kode gælder for alle de kategorier, for hvilke kørekortet er udstedt, kan den trykkes under rubrik 9, 10 og 11.

13. Plads til, at værtsmedlemsstaten i forbindelse med anvendelsen af punkt 4, litra a), i dette bilag, eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn.

14. Plads til, at den udstedende medlemsstat eventuelt kan påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører færdselssikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen.

15. Med indehaverens udtrykkelige, skriftlige samtykke kan der på denne plads ligeledes påføres påtegninger, som ikke er nødvendige af administrative hensyn eller vedrører færdselssikkerheden; medtagelsen af sådanne påtegninger påvirker på ingen måde anvendelsen af modellen som kørekort.

b) En forklaring på de nummererede rubrikker på kørekortets side 1 og 2 (i hvert fald rubrik 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 og 12).

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af de nævnte sprog med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

c) Der skal på EF-modellen til kørekort afsættes en tom plads, således at der er mulighed for på dette sted at indsætte en mikrochip eller en anden tilsvarende edb-anordning.

#### **4. Særlige bestemmelser**


a) Når indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med dette bilag, har sin sædvanlige bopæl i en anden medlemsstat, kan denne stat påføre kørekortet påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, under forudsætning af at den også anfører den slags angivelser på de kørekort, den selv udsteder, samt at der er plads dertil.

b) Efter at have rådført sig med Kommissionen kan medlemsstaterne tilføje farver eller markeringer, såsom stregkoder og nationalitetsmærker, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

I forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede er letlæseligt anført på kørekortet, eller som er nødvendige for at kunne udstede kørekortet.













## EF-MODEL TIL KØREKORT

### Side 1 KØREKORT (MEDLEMSSTAT)

	<b>PERMIS DE CONDUIRE</b>	<b>ÉTAT MEMBRE</b>
6. PHOTO	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4c.
	4b.	(4d.)
	5.	
	7.	
	(8.)	
	9.	

1. Efternavn, 2. Fornavn(e), 3. Fødselsdato og fødested, 4a. Udstedelsesdato, 4b. Udløbsdato, 4c. Udstedt af, 5. Kørekortnummer, 8. Bopæl, 9. Kategori<sup>1)</sup>, 10. Udstedelsesdato for hver kategori, 11. Udløbsdato for hver kategori, 12. Vilkår


### Side 2


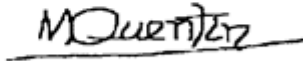

15	9.	10.	11.	12.
14	A1 			
	A 			
	B* 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	DE 			

\* For 2-akslet 2-vejs køretøjer af klasse B1E, som også kan anvendes til klasse B, skal der være 2-akslet og 2-vejs køretøjer af klasse B1E og B1E.

## EKSEMPEL PÅ KØREKORT EFTER EF-MODELLEN

BELGISK KØREKORT (til orientering)

	<b>RIJBEWIJS</b>	<b>KONINKRIJK BELGIE</b>
8. FOTO	1. Steven	
	2. Anne-Marie M.E.	
	3. 01.04.73 D-53170 Bonn	
	4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent	
	4b. 30.06.06	
	5. CA 003 350	
	7.	
	<i>AM Steven</i>	
	9.	A B

	<b>PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE</b>
	1. Quenin
	2. Maria N.E.
	3. 01.04.73 B-7000 Mons
	4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle
	4b. <b>30.06.06</b>
	5. DA 003 361
	7.
	
	9. <b>A</b> <b>B</b>
	

---

<sup>1)</sup> NB: Der vil blive tilføjet et piktogram og en linje for kategori AM. NB: »A2« vil blive føjet til sektionen vedrørende kategorier af motorcykler.



## I. MINDSTEKRAV TIL KØREPRØVER

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at kørekortansøgere har de fornødne kundskaber og færdigheder og udviser den adfærd, der kræves for at føre et motorkøretøj. De prøver, som anvendes til at konstatere dette, skal bestå af:

- en prøve i kundskaber (teoretisk prøve), og derefter
- en prøve i færdigheder og adfærd (praktisk prøve).

I det følgende beskrives, hvordan prøverne skal gennemføres.

### A. TEORETISK PRØVE

#### 1. Form

Den valgte form skal sikre, at ansøgeren har den fornødne viden om de emner, der er anført i punkt 2, 3 og 4.

Alle kørekortansøgere til en kategori, som har bestået den teoretiske prøve til en anden kategori, kan undtages fra de fælles bestemmelser i punkt 2, 3 og 4.

#### 2. Fælles indhold for alle køretøjskategorier

2.1. Der skal stilles spørgsmål inden for hvert af følgende punkter; indholdet og udformningen af de enkelte spørgsmål overlades til medlemsstaterne:

2.1.1. Færdselsreglerne:

- navnlig færdselstavler, afmærkninger og signaler, vigepligt og hastighedsbegrænsninger.

2.1.2. Føreren:

- vigtigheden af årvågenhed og adfærd over for andre trafikanter,
- opfattelses-, vurderings- og beslutningsevne samt ikke mindst reaktionstid og ændringer i førerens adfærd i forbindelse med påvirkning af alkohol, narkotika, lægemidler, sindsbevægelse og træthed.

2.1.3. Vejen:

- de vigtigste principper for sikkerhedsafstand mellem køretøjer, bremselængde og for køretøjets stabilitet under forskellige vejr- og vejforhold,
- risikomomenter ved kørslen i forbindelse med forskellige vejforhold, navnlig deres skiften under forskellige vejforhold og på forskellige tider af døgnet,
- de forskellige vejtypers særlige kendetegn og de lovbestemmelser, der gælder for dem.

2.1.4. Andre trafikanter:

- særlige risikomomenter på grund af andre trafikanters manglende erfaring og de mest udsatte kategorier, såsom børn, fodgængere, cyklister og gangbesværede,
- risici i forbindelse med forskellige køretøjstypers bevægelser og køreegenskaber samt førernes forskellige muligheder for udsyn.

2.1.5. Almindelige regler, forskrifter og andet:

- regler vedrørende de administrative dokumenter, som benyttelse af køretøjet kræver,
- almindelige regler for, hvorledes føreren skal forholde sig ved ulykkestilfælde (advarselsafmærkning og alarm), og hvad den pågældende i givet fald kan gøre for at komme trafikofre til hjælp,
- sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjet, dets belæsning og befordring af personer.

2.1.6. Forsigtighedsregler, som skal iagttages, når køretøjet forlades.

2.1.7. Mekaniske forhold, som påvirker færdselssikkerheden; ansøgeren skal kunne opdage de mest almindelige fejl, især ved styretøj, hjulophæng, bremses, dæk, lygter og tegngivningsapparater, refleksanordninger, førerspejle, forrude, vinduesviskere, udstødningssystemet, sikkerhedsseler og lydsignalapparater.

2.1.8. Køretøjets sikkerhedsudstyr, herunder navnlig brug af sikkerhedsseler, nakkestøtter og sikkerhedsudstyr til børn.

2.1.9. Regler for køretøjets benyttelse, som vedrører respekten for miljøet (korrekt anvendelse af lydsignalapparater, moderat brændstofforbrug, begrænsning af forurenende emissioner osv.).

### **3. Særlige bestemmelser for kategori A1, A2 og A**

3.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:

3.1.1. Anvendelse af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrthjelm.

3.1.2. Motorcyklisters synlighed for andre trafikanter.

3.1.3. Risikofaktorer i forbindelse med forskellige vejforhold, som nævnt i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod glatte overflader som kloakdæksler, vejmarkeringer som f.eks. linjer, pile og sporvognsskinner.

3.1.4. Mekaniske forhold i forbindelse med færdselssikkerhed, som beskrevet i det foregående, med særlig opmærksomhed rettet mod kontakt til motorstop, oliestand og kæde.

### **4. Særlige bestemmelser for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E**

4.1. Obligatorisk kontrol af generel viden om:

4.1.1. Regler om køre- og hviletid som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport<sup>1)</sup> samt om anvendelse af kontrolapparat som fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>2)</sup>.

4.1.2. Regler for den pågældende transporttype: varer eller passagerer.

4.1.3. Køretøjs- og transportdokumenter, som kræves ved national og international godskørsel og personbefordring.

4.1.4. Forholdsregler i forbindelse med ulykkestilfælde; viden om, hvad der skal gøres i tilfælde af en ulykke eller lignende, herunder nødhjælp som f.eks. evakuering af passagerer og grundlæggende kendskab til førstehjælp.

4.1.5. Forholdsregler ved afmontering og montering af hjul.

4.1.6. Bestemmelser vedrørende vægt og mål samt regler for hastighedsbegrænsere.

4.1.7. Begrænsninger af synsfeltet på grund af køretøjets udformning.

4.1.8. Evne til at læse vejkort og planlægge en rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).

4.1.9. Sikkerhedsfaktorer i forbindelse med køretøjets læsning: kontrol af lasten (placering og fastgørelse), problemer med forskellige typer last (f.eks. væsker, hængende last,...), læsning og aflæsning af varer samt anvendelse af læsseudstyr (kun kategori C, CE, C1 og C1E).

4.1.10. Førerens ansvar ved passagerbefordring, passagerernes komfort og sikkerhed, befordring af børn, nødvendige kontroller før kørslen; alle slags busser bør indgå i den teoretiske prøve (busser til offentlig transport, langtursbusser, busser med specialmål, ... ) (kun kategori D, DE, D1 og D1E).

4.2. Obligatorisk kontrol af generel viden om følgende yderligere bestemmelser vedrørende kategori C, CE, D og DE:

4.2.1. Principperne for opbygning og funktion af forbrændingsmotorer, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske, sprinklervæske), brændstofsyste­met, det elektriske system, tændingen, transmissionssystemet (kobling, gearkasse osv.).

4.2.2. Smøring og frostsikring.

4.2.3. Principperne for opbygning, montering, korrekt anvendelse og vedligeholdelse af dæk.

4.2.4. Principperne for forskellige typer bremsesystemer og hastighedsbegrænsere, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse samt betjening af blokeringsfri bremseser.

4.2.5. Principperne for forskellige typer sammenkoblingssystemer, disses funktion, vigtigste dele, tilslutning, betjening og daglige vedligeholdelse (kun kategori CE og DE).

4.2.6. Metode til fejlfinding ved driftsfejl.

4.2.7. Forebyggende vedligeholdelse af køretøjer og nødvendige løbende reparationer.

4.2.8. Førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods ifølge de aftalte betingelser (kun kategori C og CE).

## B. PRAKTISK PRØVE

### 5. Køretøjet og dets udstyr

5.1. Kørsel med et køretøj med manuelt gear er betinget af en bestået praktisk prøve i et køretøj med manuelt gear.

Består ansøgeren den praktiske prøve i et køretøj med automatgear, anføres dette på det kørekort, som udstedes på grundlag af prøven. Kørekort, der indeholder denne angivelse, kan kun benyttes til kørsel med køretøjer med automatgear.

Ved et »køretøj med automatgear« forstår et køretøj, hvori føreren ikke har andre midler end speederen og bremserne til gradvis at variere den del af motorkraften, der overføres til køretøjets hjul.

5.2. Køretøjer, der anvendes til praktiske prøver, skal opfylde nedenstående mindstekrav. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere krav eller tilføje flere.

Kategori A1:

Motorcykel af kategori A1 uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 120 cm<sup>3</sup>, som kan opnå en hastighed på mindst 90 km/t.

Kategori A2:

Motorcykel uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 400 cm<sup>3</sup> og en effekt på mindst 25 kW.

Kategori A:

Motorcykel uden sidevogn med et slagvolumen på mindst 600 cm<sup>3</sup> og en effekt på mindst 40 kW.

Kategori B:

Firehjulet køretøj af kategori B, som kan opnå en hastighed på mindst 100 km/t.

Kategori BE:

Enhed bestående af et prøvekøretøj af kategori B og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1000 kg, som kan opnå en hastighed på mindst 100 km/t, og som ikke henhører under kategori B; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som motorkøretøjet; den lukkede vognkasse kan også være lidt smallere end motorkøretøjet under forudsætning af, at udsynet bagud kun er muligt ved brug af de udendørs bakspejle på motorkøretøjet; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

Kategori B1:

Quadricykel med motor, som kan opnå en hastighed på mindst 60 km/t.

### Kategori C:

Køretøj af kategori C med en tilladt totalmasse på mindst 12000 kg, en længde på mindst 8 m og en bredde på mindst 2,4 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og med en gearkasse med mindst otte gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; køretøjet skal have en faktisk totalmasse på mindst 10000 kg.

### Kategori CE:

Enten et leddelt køretøj eller en enhed bestående af et kategori C-prøvekøretøj og et påhængskøretøj, som er mindst 7,5 m lang; både det leddelte køretøj og enheden skal have en tilladt totalmasse på mindst 20000 kg, en længde på mindst 14 m og en bredde på mindst 2,4 m og skal kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/t samt have ABS-bremser og en gearkasse med mindst otte gear til fremadkørsel og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; både det leddelte køretøj og enheden skal have en faktisk totalmasse på mindst 15000 kg.

### Kategori C1:

Køretøj af kategori C1 med en tilladt totalmasse på mindst 4000 kg og en længde på mindst 5 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85; lastrummet skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset.

### Kategori C1E:

Enhed bestående af et kategori C1-prøvekøretøj og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1250 kg; enheden skal være mindst 8 m lang og kunne opnå en hastighed på mindst 80 km/t; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst lige så høj og bred som førerhuset; den lukkede vognkasse kan også være lidt smallere end førerhuset under forudsætning af, at udsynet bagud kun er muligt ved brug af de udendørs bakspejle på motorkøretøjet; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

### Kategori D:

Køretøj af kategori D med en længde på mindst 10 m og en bredde på mindst 2,4 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

### Kategori DE:

Enhed bestående af et kategori D-prøvekøretøj og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1250 kg og en bredde på mindst 2,4 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst 2 m høj og 2 m bred; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

### Kategori D1:

Køretøj af kategori D1 med en tilladt totalmasse på mindst 4000 kg og en længde på mindst 5 m, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; med ABS-bremser og fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.

### Kategori D1E:

Enhed bestående af et kategori D1-prøvekøretøj og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på mindst 1250 kg, som kan opnå en hastighed på mindst 80 km/t; påhængskøretøjets lastrum skal være en lukket vognkasse, som er mindst 2 m høj og 2 m bred; påhængsvognen skal have en faktisk totalmasse på mindst 800 kg.

Prøvekøretøjer til kategori BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E, som ikke overholder ovenstående mindstekrav, men som var i brug på eller før ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv, kan stadig anvendes i

en periode på højst ti år efter denne dato. Kravene til prøvekøretøjers vægt under køreprøven skal senest være gennemført i medlemsstaterne 10 år efter ikrafttrædelsesdatoen for Kommissionens direktiv 2000/56/EF<sup>3)</sup> :

## **6. Praktisk prøve for kategori A1, A2 og A**

### *6.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden*

Ansøgere skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

6.1.1. Tilpasning af beskyttende udstyr som handsker, støvler, motorcykeltøj og styrthjelm.

6.1.2. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af: dæk, bremses, styretøj, kontakt til motorstop (hvis muligt), kæde, oliestand, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.

### *6.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden*

6.2.1. Slå motorcyklens støtteben til og fra samt trække den bort uden brug af motor ved at gå ved siden af køretøjet.

6.2.2. Parkere motorcyklen ved at anbringe den på støttebenet.

6.2.3. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved lav hastighed, herunder en slalommanøvre; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af kobling og bremse, balance, orienteringsevne, placering på motorcyklen og føddernes placering på fodhvilerne.

6.2.4. Mindst to manøvrer, som skal udføres ved højere hastighed; heraf skal en manøvre udføres i 2. eller 3. gear ved en hastighed på mindst 30 km/t, og en manøvre med henblik på at undvige en forhindring skal udføres ved en hastighed på mindst 50 km/t; disse manøvrer sigter på at efterprøve placering på motorcyklen, orienteringsevne, balance, styreteknik og gearskift.

6.2.5. Bremsning: der skal gennemføres mindst to bremsemanøvrer, herunder en nødbremsning ved en hastighed på mindst 50 km/t; disse manøvrer sigter på at efterprøve håndtering af for- og baghjulsbremse, orienteringsevne og placering på motorcyklen.

De særlige manøvrer, som er nævnt i punkt 6.2.3-6.2.5, skal være indført senest fem år efter ikrafttrædelsen af direktiv 2000/56/EF.

### *6.3. Adfærd i trafikken*

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:

6.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.

6.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.

6.3.3. Køre rundt om hjørner.

6.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.

6.3.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.

6.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.

6.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.

6.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer; sporvogns-/busstop; fodgængerovergange; op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.

6.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## 7. Praktisk prøve for kategori B, B1 og BE

### 7.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden

Ansøgere skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

- 7.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.
- 7.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.
- 7.1.3. Kontrol af dørenes lukning.
- 7.1.4. Gennemførelse af vilkårlig afprøvning af dæk, styretøj, bremsesystem, væsker (f.eks. motorolie, kølevæske, sprinklervæske), lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lydsignalapparater.
- 7.1.5. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, sikring af førerhus i låst stilling, læssemethode og fastgørelse af lasten (kun kategori BE).
- 7.1.6. Kontrol af koblingsmekanismen, bremsesystem og elektriske forbindelser (kun kategori BE).

### 7.2. Kategori B og B1: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

Et udvalg af de følgende manøvrer kontrolleres (mindst to manøvrer for de fire punkter, herunder en manøvre i bakgear):

- 7.2.1. Bakke ligeud eller bakke højre eller venstre rundt om et hjørne og samtidig forblive i den rigtige vognbane.
- 7.2.2. Foretage vending ved at bakke og køre frem.
- 7.2.3. Parkere køretøjet og forlade en parkeringsplads (parallel, skrå eller vinkelret ved at bakke eller køre frem, såvel på jævn som på stigende og faldende vej).
- 7.2.4. Foretage præcis opbremsning; en hård nødbremsning er dog ikke obligatorisk.

### 7.3. Kategori BE: kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

- 7.3.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængskøretøj; i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængsvognen stå side om side (dvs. ikke på en linje).
- 7.3.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius det overlades til medlemsstaterne at fastsætte.
- 7.3.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning.

### 7.4. Adfærd i trafikken

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:

- 7.4.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 7.4.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 7.4.3. Køre rundt om hjørner.
- 7.4.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 7.4.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 7.4.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.
- 7.4.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.
- 7.4.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns-/busstop, fodgængerovergange, op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.
- 7.4.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## 8. Praktisk prøve for kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E

### 8.1. Klargøring og teknisk kontrol af køretøjets stand af betydning for færdselssikkerheden

Ansøgere skal demonstrere, at de er i stand til at forberede sig på sikker kørsel, ved at opfylde følgende krav:

- 8.1.1. Nødvendige reguleringer af sædet for at opnå korrekt kørestilling.
- 8.1.2. Regulering af førerspejle, sikkerhedsseler og nakkestøtter, hvis de findes.
- 8.1.3. Vilkårlig kontrol af dæk, styretøj, bremses, lygter, refleksanordninger, tegngivningsapparater og lyd-signalapparater.
- 8.1.4. Kontrol af servobremse og servostyring; kontrollere tilstanden af hjul, hjulbolte, stænklapper, forrude, vinduer og vinduesviskere, væsker (f.eks. motorolie, kølervæske og sprinklervæske); kontrollere og anvende instrumentbræt, herunder fartskriverudstyr i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.
- 8.1.5. Kontrollere lufttryk, trykluftbeholdere og hjulophæng.
- 8.1.6. Kontrol af sikkerhedsfaktorer vedrørende belæsning af køretøjet: vognkasse, presenninger, døre til lastrum, (eventuel) læsemekanisme, sikring af førerhus i låst stilling, læssemetode og fastgørelse af lasten (kun kategori C, CE, C1 og C1E).
- 8.1.7. Kontrol af koblingsmekanismen, bremses og elektriske forbindelser (kun kategori CE, C1E, DE og D1E).
- 8.1.8. Være i stand til at tage særlige forholdsregler i forbindelse med køretøjets sikkerhed; kontrol af vognkassen, døre, nødudgange, førstehjælpsudstyr, brandslukningsudstyr og andet sikkerhedsudstyr (kun kategori D, DE, D1 og D1E).
- 8.1.9. Læse et vejkort og planlægge en rute, herunder brug af elektroniske navigationssystemer (valgfrit).

### 8.2. Kontrol af særlige manøvrer af betydning for færdselssikkerheden

- 8.2.1. Sammenkoble og frakoble, eller frakoble og sammenkoble, motorkøretøj og påhængsvogn eller sættevogn (kun kategori CE, C1E, DE og D1E); i løbet af denne manøvre skal køretøjet og påhængskøretøjet stå side om side (dvs. ikke på en linje).
- 8.2.2. Bakke i en kurve, hvis krumningsradius overlades til medlemsstaterne.
- 8.2.3. Parkere sikkert med henblik på læsning/aflæsning ved en læsserampe, platform eller lignende (kun kategori C, CE, C1 og C1E).
- 8.2.4. Parkere for at lade passagerer stige sikkert på og af bussen (kun kategori D, DE, D1 og D1E).

### 8.3. Adfærd i trafikken

Ansøgeren skal på betryggende vis kunne foretage alle følgende manøvrer i normale trafiksituationer under iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsregler:

- 8.3.1. Forlade en parkeringsplads, fortsætte kørslen efter et stop i trafikken, køre ud fra en udkørsel.
- 8.3.2. Kørsel på lige vejstrækninger; passere modkørende køretøjer, herunder i snævre passager.
- 8.3.3. Køre rundt om hjørner.
- 8.3.4. Kryds: køre frem til og passere vejkryds og forgreninger.
- 8.3.5. Retningsskift: svinge til højre og venstre; skifte vognbane.
- 8.3.6. Køre ind på/af motorvej eller lignende (hvis det findes): tilkørsel i accelerationssporet; frakørsel i decelerationssporet.
- 8.3.7. Overhaling/forbikørsel: overhaling af anden trafik (om muligt); kørsel langs forhindringer, f.eks. parkerede biler; (eventuelt) blive overhalet af anden trafik.

8.3.8. Særlige vejtyper (hvis de findes): rundkørsler, jernbaneoverskæringer, sporvogns-/busstop, fodgængerovergange, op-/nedkørsel ad lange stigende/faldende vejstrækninger.

8.3.9. Træffe de nødvendige foranstaltninger, når køretøjet forlades.

## 9. Bedømmelse af den praktiske prøve

9.1. Bedømmelsen gælder i alle kørselssituationer den ubesværetthed, hvormed ansøgeren benytter køretøjets forskellige betjeningsapparater, og dennes evne til, under iagttagelse af færdselssikkerheden, at færdes i trafikken. Hele prøven skal give den køreprøvesagkyndige indtryk af sikkerhed. Alle kørselsfejl og enhver form for risikabel adfærd, som bringer køreprøvesagkyndiges eller andre trafikanters umiddelbare sikkerhed i fare, medfører, uanset om de kræver indgreb fra den køreprøvesagkyndiges eller ledsagerens side, at prøven ikke består. Den køreprøvesagkyndige kan imidlertid frit afgøre, om den praktiske prøve skal fuldføres eller ikke.

Prøvesagkyndige skal uddannes til at foretage en korrekt bedømmelse af ansøgerens evne til at køre sikkert. Et af medlemsstaten godkendt organ skal føre kontrol og tilsyn med de prøvesagkyndiges arbejde med henblik på at sikre en korrekt og konsekvent bedømmelse af fejl i overensstemmelse med de i dette bilag fastsatte normer.

9.2. Ved bedømmelsen bør de prøvesagkyndige være særligt opmærksomme på, om en ansøger udviser en defensiv og social kørselsadfærd. Det giver et indtryk af den generelle kørestil, og den prøvesagkyndige bør tage dette med i betragtningerne ved den samlede bedømmelse af ansøgeren. Kriterierne omfatter tilpasset og resolut (men sikker) kørsel, som tager hensyn til vej- og vejforhold, anden trafik, andre trafikanters interesser (især de mest udsatte) samt forudseenhed.

9.3. Den prøvesagkyndige bedømmer endvidere ansøgeren på følgende punkter:

9.3.1. Beherskelse af køretøjet, herunder rigtig anvendelse af sikkerhedssele, førerspejle, nakkestøtte og sæde; rigtig anvendelse af lygter og andet udstyr; rigtig betjening af kobling, gear, speeder, bremsesystem (herunder tredje bremsesystem, hvis det findes) og styretøj; beherskelse af køretøjet under forskellige forhold og ved forskellige hastigheder; stabil placering på vejbanen; køretøjets vægt, dimensioner og egenskaber; lastens vægt og art (kun kategori BE, C, CE, C1, C1E, DE og D1E); passagerers komfort (kun kategori D, DE, D1 og D1E) (ingen hurtig acceleration, jævn kørsel og ingen hårde opbremsninger).

9.3.2. Økonomisk og miljøvenlig kørsel under hensyntagen til omdrejningstallet, gearskift, bremsning og acceleration (kun kategori BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E).

9.3.3. Orienteringsevne: i alle retninger, rigtig anvendelse af spejle samt orientering på langt, mellemlangt og nært hold.

9.3.4. Forkørselsret/vigepligt: forkørselsret i kryds og ved forgreninger, vigepligt i andre situationer (f.eks. ved retningsskift, vognbaneskift, særlige manøvrer).

9.3.5. Korrekt placering på vejen: rigtig placering på vejen, i vognbaner, i rundkørsler, ved kørsel rundt om hjørner, passende til et køretøjs type og køreegenskaber, rettidigt positionsskift.

9.3.6. Afstand: holde passende afstand til forankørende og til siden, holde passende afstand fra andre trafikanter.

9.3.7. Hastighed: ingen overskridelse af hastighedsgrænserne, tilpasse farten til vejr- og trafikforhold og i givet fald til nationale hastighedsgrænser, kørsel med en hastighed, som muliggør opbremsning inden for et synligt og frit stykke af vejen, tilpasse hastigheden til tilsvarende trafikanters generelle hastighed.

9.3.8. Lyssignaler, færdselstavler og andre forhold: korrekt adfærd ved lyssignaler, adlyde anvisninger fra personer, som dirigerer færdslen, korrekt adfærd ved færdselstavler (forbud eller påbud), tage passende forholdsregler ved vejafmærkninger.



9.3.9. Tegngivning: give tegn, hvor nødvendigt, på en korrekt og rettidig måde, korrekt angivelse af retning, tage passende forholdsregler ved tegngivning fra andre trafikanter.

9.3.10. Bremsning og stop: rettidig deceleration, bremsning og stop efter omstændighederne, forudseenhed, anvendelse af de forskellige bremsesystemer (kun kategori C, CE, D og DE); anvendelse af andre fartbegrænsende systemer end bremsesystemer (kun for kategori C, CE, D og DE).

## 10. Prøvens varighed

Både prøvens varighed og den afstand, som tilbagelægges, skal være tilstrækkelige til, at de i punkt B i dette bilag foreskrevne færdigheder og adfærdsformer kan bedømmes. Den kørselstid, der afsættes til den praktiske prøve, må under ingen omstændigheder være under 25 minutter for kategori A, A1, A2, B, B1 og BE og 45 minutter for de øvrige kategorier. Perioden omfatter ikke modtagelse af ansøgeren, forberedelse af køretøjet, teknisk kontrol af køretøjet for så vidt angår færdselssikkerhed, særlige manøvrer eller meddelelse om resultatet af den praktiske prøve.

## 11. Hvor finder prøven sted?

Den del af prøven, som gælder bedømmelsen af særlige manøvrer, kan foregå på en særlig prøvebane. Den del af prøven, som gælder adfærd i trafikken, skal så vidt muligt finde sted på landeveje, motortrafikveje og motorveje (eller lignende) samt på alle typer veje i byen (beboelseskvarterer, områder med 30 og 50 km/t, gennemfartsveje), idet disse skal kunne frembyde de forskellige typer vanskeligheder, en fører af et motorkøretøj kan komme ud for. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis prøven kan afholdes under forhold med skiftende trafikthed. Køretiden på vejen bør anvendes optimalt til at bedømme ansøgerens adfærd i alle de forskellige trafikområder, man kommer ud for, med særlig vægt på overgangen mellem områderne.

## II. KUNDSKABER, FÆRDIGHEDER OG ADFÆRD I FORBINDELSE MED KØRSEL MED MOTORKØRETØJ

Enhver fører af et motorkøretøj skal til enhver tid være i besiddelse af de kundskaber og færdigheder og udvise den adfærd, der er beskrevet under punkt 1-9 i det foregående, for at gøre ham i stand til:

- at opfatte de farer, som opstår i trafikken, og bedømme deres alvor,
- at beherske køretøjet, så farlige situationer undgås, og reagere hensigtsmæssigt, hvis sådanne situationer opstår,
- at overholde færdselsreglerne, især dem, hvis formål er at forhindre trafikulykker og sikre en jævn afvikling af trafikken,
- at opdage de vigtigste tekniske fejl ved sit køretøj, især fejl, som bringer sikkerheden i fare, og sørge for en hensigtsmæssig afhjælpning heraf,
- at være opmærksom på alle forhold, som påvirker førerens adfærd (alkohol, træthed, nedsat synsevne osv.), således at han bevarer den fulde brug af de evner, færdselssikkerheden kræver,
- ved hensynsfuld optræden at bidrage til andre trafikanters sikkerhed, herunder navnlig de svageste og mest udsatte.

Medlemsstaterne kan træffe passende foranstaltninger for at sikre, at førere, som ikke længere besidder de kundskaber, færdigheder og den adfærd, der er angivet i punkt 1-9, kan få genopfrisket disse kundskaber og færdigheder og fremover vil udvise den adfærd, der kræves for at føre et motorkøretøj.

- 1) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).
- 2) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 561/2006.
- 3) EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45 (Kommissionens direktiv 2000/56/EF af 14. september 2000 om ændring af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort.

**MINDSTEKRAV MED HENSYN TIL FYSISK OG PSYKISK EGNETHED TIL AT FØRE MOTORKØRETØJ****DEFINITIONER**

1. I dette bilag inddeles førerne i to grupper:

1.1. Gruppe 1:

førere af køretøjer i kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE.

1.2. Gruppe 2:

førere af køretøjer i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E.

1.3. Det kan fastsættes i den nationale lovgivning, at dette bilags bestemmelser for førere i gruppe 2 gælder for førere af køretøjer i kategori B, der anvender deres kørekort i erhvervsmæssigt øjemed (førere af hyrevogne, ambulancer mv.).

2. Herefter klassificeres enhver, der anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort, i den gruppe, som vedkommende kommer til at tilhøre, når kørekortet er udstedt eller fornyet.

**LÆGEUNDERSØGELSER**

3. Gruppe 1

Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse, hvis det i forbindelse med de formaliteter, der kræves gennemført, eller under de prøver, de skal aflægge, inden de erhverver kørekort, viser sig, at deres evne til at føre motorkøretøj er nedsat af en af de grunde, der er omhandlet i dette bilag.

4. Gruppe 2

Ansøgerne skal underkastes en lægeundersøgelse inden udstedelsen af deres første kørekort, og førerne skal derefter ved hver fornyelse af kørekortet undersøges i overensstemmelse med den gældende nationale ordning i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl.

5. Medlemsstaterne kan opstille strengere standarder end foreskrevet i dette bilag for udstedelse og fornyelse af kørekort.

**SYNET**

6. Den, der ansøger om kørekort, skal undersøges med henblik på at sikre, at vedkommendes synssans er tilstrækkelig god til, at han kan føre motorkøretøj. Er der grund til at nære formodning om, at ansøgerens syn ikke er tilstrækkeligt godt, skal han undersøges af en kompetent lægelig myndighed. I undersøgelsen skal der navnlig lægges vægt på synsstyrken, synsfeltet, synsevnen i tusmørke og fremadskridende øjensygdomme.

Intraokulære linser betragtes ikke som korrigerende linser i dette bilags forstand.

Gruppe 1

6.1. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende linser, have en binokular synsstyrke på mindst 0,5 på de to øjne tilsammen. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis det under lægeundersøgelsen har vist sig, at vedkommendes synsfelt er under 120° i det horisontale plan, medmindre der i ganske særlige tilfælde kan dispenseres herfra på grundlag af en lægelig vurdering og en praktisk prøve med positivt resultat, eller at hans syn af andre årsager er sådant, at hans evne til at føre motorkøretøj på betryggende vis er nedsat. Konstateres der, eller gives der oplysning om en fremadskridende øjensygdom, kan kørekort udstedes eller fornyes på betingelse af, at vedkommende jævnligt undersøges af en kompetent lægelig myndighed.

6.2. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, og som har totalt funktionelt tab af synsevne på det ene øje, eller som kun bruger det ene øje, f.eks. i tilfælde af dobbeltsyn (diplopi), skal have en synsstyrke på mindst 0,6, eventuelt med korrigerende linser. Den kompetente lægelige myndighed skal attestere, at dette monokulære syn har eksisteret så længe, at vedkommende har vænnet sig til det, samt at synsfeltet på det raske øje er normalt.

#### Gruppe 2

6.3. Den, der ansøger om udstedelse eller fornyelse af kørekort, skal, eventuelt med korrigerende linser, have en synsstyrke på mindst 0,8 på det bedste øje og mindst 0,5 på det dårligste øje. Er værdierne på 0,8 og 0,5 opnået ved hjælp af korrigerende linser, skal den ikke-korrigerede synsstyrke på hvert af øjnene være 0,05, eller korrektionen af den mindst krævede synsstyrke (0,8 og 0,5) skal være opnået ved hjælp af brillelglas, hvis styrke ikke må overstige plus eller minus otte dioptrier, eller ved hjælp af kontaktlinser (ikke-korrigeret syn = 0,05). Korrektionen skal kunne tåles godt. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes, hvis ansøgeren eller føreren ikke har et normalt binokulært synsfelt, eller hvis han lider af dobbeltsyn (diplopi).

#### HØRELSEN

7. Kørekort kan udstedes eller fornyes for ansøgere og førere i gruppe 2 på grundlag af en udtalelse fra de kompetente lægelige myndigheder; ved lægeundersøgelsen skal der tages hensyn til kompensationsmulighederne.

#### BEVÆGELSESHÆMMEDE

8. Kørekort må hverken udstedes eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af sygdomme eller deformiteter i bevægeapparatet, som gør det risikabelt, at vedkommende fører motorkøretøj.

#### Gruppe 1

8.1. Der kan efter udtalelse fra en kompetent lægelig myndighed eventuelt udstedes kørekort med særlige klausuler til fysisk handicappede ansøgere og førere. Udtalelsen skal være baseret på en medicinsk vurdering af den pågældendes sygdom eller deformitet og om nødvendigt på en praktisk prøve; den skal suppleres med en angivelse af, hvordan køretøjet kan være tilpasset føreren, og det skal endvidere anføres, at der skal anvendes ortopædisk protese, hvis det konstateres, at kørslen ved brugen af en sådan kan ske på betryggende vis.

8.2. Kørekort kan udstedes eller fornyes for ansøgere med en fremadskridende sygdomstilstand, såfremt vedkommende jævnligt kontrolleres med henblik på at konstatere, om han stadig kan føre motorkøretøj på betryggende vis.

Kørekort kan udstedes eller fornyes uden krav om regelmæssig lægekontrol, når handicappet er stabiliseret.

#### Gruppe 2

8.3. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

#### HJERTE- OG KARSYGDOMME

9. Sygdomme, der kan medføre, at den, der anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort, udsættes for pludselige svigt i hjerte- og kredsløbssystemet, der kan bevirke en pludselig ændring af hjernevirksomheden, udgør en risiko for færdselssikkerheden.

#### Gruppe 1

9.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere, der lider af alvorlige forstyrrelser i hjerterytmen.

9.2. Kørekort kan, på grundlag af en lægeerklæring, udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der anvender pacemaker, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

9.3. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere og førere, der lider af blodtryksforstyrrelser, kan ske efter vurdering af de øvrige resultater af en undersøgelse, eventuelle tilknyttede komplikationer og den risiko, disse udgør for færdselssikkerheden.

9.4. Generelt må kørekort hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af angina pectoris, når de er i hvile eller ved sindsbevægelse. Udstedelse eller fornyelse af kørekort til ansøgere og førere, der har haft hjerteinfarkt, kan kun finde sted på grundlag af en lægeerklæring og eventuelt med krav om regelmæssig lægekontrol.

#### Gruppe 2

9.5. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

### SUKKERSYGE

10. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af sukkersyge, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol afpasset efter hvert enkelt tilfælde.

#### Gruppe 2

10.1. Ansøgere og førere i denne gruppe, der lider af en sukkersyge, der kræver insulinbehandling, kan hverken få udstedt eller fornyet kørekort, undtagen i helt specielle tilfælde, når der foreligger en behørigt begrundet lægeerklæring, og såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

### NERVESYGDOMME

11. Kørekort kan hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af en alvorlig nervesygdom, medmindre anmodningen underbygges af en lægeerklæring.

I denne henseende skal der tages hensyn til de funktionsmæssige muligheder af og prognosen for nerve-mæssige forstyrrelser, der skyldes sygdomme eller operationer i centralnervesystemet eller i det perifere nervesystem, som udvendigt giver sig bevægelsesmæssige, sensoriske eller trofiske udslag, eller som påvirker balancen og koordinationen. Kørekort kan i disse tilfælde udstedes eller fornyes på betingelse af, at der jævnligt gennemføres undersøgelser, hvis der er risiko for, at tilstanden forværres.

12. Epilepsianfald og andre alvorlige bevidsthedsforstyrrelser udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden, hvis anfaldene indtræffer, medens patienten fører et motorkøretøj.

#### Gruppe 1

12.1. Kørekort kan udstedes eller fornyes på grundlag af en undersøgelse foretaget af en kompetent lægelig myndighed, og såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol. Den lægelige myndighed bedømmer epilepsien eller de andre bevidsthedsforstyrrelser, sygdommens form og kliniske udvikling (har der f.eks. ikke været anfald i to år), behandlingen og dens resultater.

#### Gruppe 2

12.2. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der har eller kan få epileptiske anfald eller andre alvorlige bevidsthedsforstyrrelser.

### MENTALE FORSTYRRELSER

#### Gruppe 1

13.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere:

- der lider af alvorlige mentale forstyrrelser, medfødte eller erhvervet ved sygdomme, traumatiske lidelser eller neurokirurgiske indgreb,
- der er alvorligt mentalt retarderede,

– der lider af alvorlig alderdomssvækkelse, en alvorligt svækket dømmekraft, adfærd eller tilpasningsevne, der er knyttet til personligheden,

medmindre anmodningen underbygges af en lægeerklæring og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, hvis der er behov herfor.

#### Gruppe 2

13.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

### ALKOHOL

14. Indtagelse af alkohol udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden. På grund af problemets alvor må der udvises stor årvågenhed fra lægeside.

#### Gruppe 1

14.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der er afhængige af alkohol, eller som ikke kan holde bilkørsel og indtagelse af alkohol adskilt.

Kørekort kan udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der har været kroniske alkoholikere, efter en periode, hvori de beviseligt har været afholdende, såfremt der foreligger lægeerklæring og gennemføres regelmæssig lægekontrol.

#### Gruppe 2

14.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

### NARKOTIKA OG LÆGEMIDLER

#### 15. Misbrug

Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, som er afhængige af psykofarmaka, eller som, uden at være afhængige deraf, regelmæssigt indtager psykofarmaka, uanset hvilken kategori kørekort der anmodes om.

#### Regelmæssig indtagelse

#### Gruppe 1

15.1. Kørekort må hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der regelmæssigt indtager psykofarmaka, uanset disses form, når de kan nedsætte vedkommendes evne til at føre motorkøretøj på betryggende vis, og hvis den indtagne mængde er så stor, at den påvirker kørslen negativt. Det samme gælder alle andre lægemidler eller kombinationer af lægemidler, der påvirker evnen til at føre motorkøretøj.

#### Gruppe 2

15.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

### NYRESYGDOMME

#### Gruppe 1

16.1. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes til og fornyes for ansøgere og førere, der lider af alvorlig nyreinsufficiens, såfremt der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

#### Gruppe 2

16.2. Kørekort kan hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af alvorlig, irreversibel nyreinsufficiens, undtagen i særlige tilfælde, der er behørigt dokumenteret ved lægeerklæring, og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol.

## FORSKELLIGE BESTEMMELSER

### Gruppe 1

17.1. Kørekort kan på grundlag af en lægeerklæring udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der har undergået en organtransplantation eller implantation af kunstige organer, der kan påvirke evnen til at føre motorkøretøj, på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, såfremt der er behov herfor.

### Gruppe 2

17.2. Den kompetente lægelige myndighed tager behørigt hensyn til de yderligere risici, der er forbundet med at føre de motorkøretøjer, der indgår i denne gruppe.

18. Generelt må kørekort hverken udstedes til eller fornyes for ansøgere og førere, der lider af en anden sygdom end de ovenfor nævnte, som kan nedsætte evnen til at føre motorkøretøj på betryggende vis, medmindre anmodningen er underbygget af en lægeerklæring og på betingelse af, at der gennemføres regelmæssig lægekontrol, såfremt der er behov herfor.

**MINDSTEKRAV TIL PERSONER, DER GENNEMFØRER PRAKTISKE KØREPRØVER****1. Kompetencer, der kræves af køreprøvesagkyndige**

1.1. En person, der er godkendt til at foretage en praktisk vurdering i et motorkøretøj af en ansøgers køreevner, skal have viden, færdigheder og forståelse inden for de emner, der er anført i punkt 1.2-1.6.

1.2. Den køreprøvesagkyndiges kompetencer skal være relevante for vurdering af en ansøgers kørsel ved en køreprøve i den valgte kørekortkategori.

1.3. Viden om og forståelse af kørsel og vurdering:

- teori om adfærd i trafikken,
- opfattelse af farer og undvigelse af ulykker,
- det pensum, der ligger til grund for køreprøvestandarder,
- kravene ved køreprøven,
- den relevante del af færdselslovgivningen, herunder relevant EU-lovgivning og national lovgivning samt forklarende retningslinjer,
- vurderingsteori og -teknikker,
- defensiv kørsel.

1.4. Vurderingsevner:

- evne til præcist at iagttage, overvåge og evaluere ansøgerens samlede præstation, navnlig:
- korrekt og fuldstændig erkendelse af faresituationer,
- præcis afgørelse af årsagen til og de sandsynlige følger af sådanne situationer,
- opnåelse af kompetence og erkendelse af fejl,
- ensartet og konsekvent vurdering,
- hurtig tilegnelse af informationer og uddragning af de centrale elementer,
- forudseenhed, identifikation af potentielle problemer og udvikling af løsningsstrategier,
- hurtig og konstruktiv feedback.

1.5. Personlige køreevner:

- En person, der er godkendt til at gennemføre en praktisk prøve i forbindelse med en kategori af kørekort, skal kunne føre den pågældende type motorkøretøj på et konstant højt kørselsniveau.

1.6. Højt serviceniveau:

- fastlægge og meddele, hvad ansøgeren kan forvente under prøven,
- meddele sig tydeligt og vælge indhold, stil og sprogbrug afhængig af publikum og situation samt svare på spørgsmål fra ansøgerne,
- sørge for tydelig feedback om prøveresultatet,
- behandle ansøgere med respekt og uden forskelsbehandling.

1.7. Viden om køretøjsteknik og -fysik

- viden om køretøjsteknik, som f.eks. styretøj, dæk, bremses og lys, navnlig i forbindelse med motorcykler og tunge køretøjer,
- lastesikkerhed,
- viden om køretøjfysik, som f.eks. hastighed, friktion, dynamik, energi.

1.8. Brændstofbesparende og miljøvenlig kørsel



## 2. Generelle betingelser

### 2.1. Køreprøvesagkyndige for kategori B:

- a) skal have haft kørekort til kategori B i mindst tre år,
- b) skal være fyldt 23 år,
- c) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,
- d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3 som defineret i Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer<sup>1)</sup>,
- e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

### 2.2. Køreprøvesagkyndige for de øvrige kategorier:

- a) skal have kørekort til den pågældende kategori eller have erhvervet tilsvarende viden gennem en relevant erhvervsuddannelse,
- b) skal have bestået den i punkt 3 i dette bilag nævnte grunduddannelse og derefter have gennemgået den i punkt 4 i dette bilag nævnte kvalitetssikring og efteruddannelse,
- c) skal have været køreprøvesagkyndig for kategori B og udøvet dette hverv i mindst tre år; kravet om treårsperioden kan opgives, hvis den prøvesagkyndige godtgør, at han har:
  - mindst fem års erfaring med kørsel i den pågældende kategori eller
  - en teoretisk og praktisk vurdering af køreevner på et højere niveau end krævet for at opnå kørekort, således at dette krav bliver unødvendigt,
- d) skal have afsluttet en erhvervsuddannelse, der mindst omfatter niveau 3, som defineret i beslutning 85/368/EØF,
- e) må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i en køreskole.

### 2.3. Ækvivalens

2.3.1. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori AM, A1, A2 og A efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

2.3.2. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori C1, C, D1 og D efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

2.3.3. Medlemsstaterne kan godkende, at en køreprøvesagkyndig gennemfører køreprøver for kategori BE, C1E, CE, D1E og DE efter at have bestået den i punkt 3 nævnte grunduddannelse for en af disse kategorier.

## 3. Grunduddannelse

### 3.1. Oplæring

3.1.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende på tilfredsstillende måde have afsluttet et uddannelsesprogram, som medlemsstaterne kan fastlægge med henblik på erhvervelse af de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1.

3.1.2. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige uddannelsesprogrammer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

### 3.2. Eksaminer

3.2.1. Inden en person kan godkendes til at gennemføre køreprøver, skal den pågældende demonstrere tilfredsstillende viden, forståelse, færdigheder og evner inden for de emner, der er anført i punkt 1.

3.2.2. Medlemsstaterne afholder eksaminer, hvor det på pædagogisk passende måde vurderes, om en person har de kompetencer, der er omhandlet i punkt 1, navnlig punkt 1.4. Eksamensforløbet skal omfatte både en

teoretisk og en praktisk del. Der kan anvendes computerbaseret vurdering, hvis det er hensigtsmæssigt. De nærmere enkeltheder vedrørende arten og varigheden af prøver og vurderinger som led i eksaminationen fastlægges af de enkelte medlemsstater.

3.2.3. Medlemsstaterne fastslår, om indholdet af eventuelle særlige eksaminer fører til godkendelse til at gennemføre køreprøver for en eller flere kategorier af kørekort.

## **4. Kvalitetssikring og efteruddannelse**

### *4.1. Kvalitetssikring*

4.1.1. Medlemsstaterne indfører kvalitetssikringsordninger for at opretholde de køreprøvesagkyndiges standard.

4.1.2. Kvalitetssikringsordningerne skal omfatte tilsyn med de køreprøvesagkyndige i forbindelse med udførelsen af deres arbejde, efteruddannelse, fornyede godkendelse og løbende faglige udvikling samt regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, de har gennemført.

4.1.3. Medlemsstaterne sørger for, at alle køreprøvesagkyndige underkastes et årligt tilsyn under anvendelse af de kvalitetssikringsordninger, der er nævnt i punkt 4.1.2. Desuden sørger medlemsstaterne for, at alle køreprøvesagkyndige en gang hvert femte år observeres, mens de gennemfører køreprøver, i en periode på sammenlagt mindst en halv dag, således at det er muligt at observere flere køreprøver. Hvis der er grund til påtale, skal der tages initiativ til at rette op på forholdet. Den person, der foretager tilsynet, skal være godkendt hertil af medlemsstaten.

4.1.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder tilsynskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori.

4.1.5. Arbejdet med køreprøver overvåges og tilses af et organ, der er godkendt af medlemsstaten, for at sikre en korrekt og konsekvent vurdering.

### *4.2. Efteruddannelse.*

4.2.1. Medlemsstaterne sørger for, at de køreprøvesagkyndige for at bevare deres godkendelse, og uanset hvor mange kategorier de er godkendt til:

- som et minimum gennemfører en regelmæssig efteruddannelse af i alt fire dages varighed for hver toårsperiode for at:
- vedligeholde og genopfriske den nødvendige viden og de nødvendige færdigheder i at afholde prøver,
- udvikle nye kompetencer, der har fået væsentlig betydning for udøvelsen af deres erhverv,
- sikre, at den køreprøvesagkyndige fortsat gennemfører prøver på en retfærdig og ensartet måde,
- som et minimum gennemfører en efteruddannelse af i alt mindst fem dages varighed for hver femårsperiode for at:
- udvikle og vedligeholde de nødvendige praktiske kørefærdigheder.

4.2.2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at de køreprøvesagkyndige, som ifølge den gældende kvalitetssikringsordning har udvist alvorlige mangler, omgående modtager særlig efteruddannelse.

4.2.3. Efteruddannelsen kan foregå som briefing, klasseundervisning, konventionel eller edb-baseret læring, og den kan gennemføres individuelt eller på gruppebasis. Den kan omfatte fornyet godkendelse af standarder, hvis medlemsstaterne finder det hensigtsmæssigt.

4.2.4. Medlemsstaterne kan fastsætte, at en køreprøvesagkyndig, der er godkendt til at gennemføre køreprøver i mere end en kategori, og som opfylder efteruddannelseskravet i forbindelse med køreprøver i en kategori, også opfylder kravet i mere end en kategori, hvis betingelsen i punkt 4.2.5 er opfyldt.

4.2.5. Hvis en køreprøvesagkyndig i løbet af en periode på 24 måneder ikke har gennemført prøver for en bestemt kategori, foretager han en passende fornyet vurdering, inden han får tilladelse til at gennemføre køreprøver for den pågældende kategori. Denne fornyede vurdering kan foretages som led i kravet i punkt 4.2.1.

## **5. Erhvervede rettigheder**

5.1. Medlemsstaterne kan tillade, at personer, der umiddelbart inden disse bestemmelsers ikrafttræden havde tilladelse til at gennemføre køreprøver, fortsætter hermed, uanset at de ikke er godkendt i henhold til de generelle betingelser i punkt 2 eller grunduddannelsesforløbet i punkt 3.

5.2. Disse køreprøvesagkyndige er imidlertid omfattet af de regelmæssige tilsyn og kvalitetssikringsordninger, der er omhandlet i punkt 4.

<sup>1)</sup> EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

**MINDSTEKRAV TIL UDDANNELSE OG PRØVNING AF FØRERE AF DE SAMMENKOBLEDE KØRETØJER, DER ER DEFINERET I ARTIKEL 4, STK. 4, LITRA B), ANDET AFSNIT**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:
  - godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d), eller,
  - afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra d).

- 2.1 Varigheden af føreruddannelsen

- mindst 7 timer.

3. Indholdet af føreruddannelsen

Føreruddannelsen skal omfatte den viden, de færdigheder og den adfærd, der er beskrevet i punkt 2 og 7 i bilag II. Der skal navnlig lægges vægt på følgende:

- køretøjsdynamik, sikkerhedskriterier, det trækkende køretøj og påhængskøretøjet (koblingsmekanismen), korrekt læsning og sikkerhedsanordninger.  
En praktisk komponent, der omfatter følgende øvelser: acceleration, deceleration, vendemanøvrer, bremsning, bremselængde, vognbaneskift, bremsning/undvigemanøvre, udsving med påhængskøretøj, sammen- og frakobling af motorkøretøj og påhængskøretøj, parkering;
- alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej,
- sammenkoblede køretøjer, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.

4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd

Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er omhandlet i punkt 3 i dette bilag.

**Bilag VI****MINDSTEKRAV TIL UDDANNELSE OG PRØVNING AF FØRERE AF MOTORCYKLER, SOM HENHØRER UNDER KATEGORI A (GRADVIS ADGANG)**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at:
    - godkende og overvåge den uddannelse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), eller
    - afholde den prøve i færdigheder og adfærd, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c).
  2. Varigheden af føreruddannelsen
    - mindst 7 timer.
  3. Indholdet af føreruddannelsen
    - Føreruddannelsen skal dække alle de aspekter, der er omfattet af punkt 6 i bilag II.
    - Alle deltagere i uddannelsen skal gennemføre den praktiske komponent og vise deres færdigheder og adfærd på offentlig vej.
    - Motorcykler, der anvendes i uddannelsen, skal henhøre under den kategori af kørekort, som deltagerne har anmodet om.
  4. Varighed og indhold af prøven til kontrol af færdigheder og adfærd
- Varigheden af prøven og den tilbagelagte strækning skal være tilstrækkelig til at vurdere de færdigheder og den adfærd, der er omhandlet i punkt 3 i dette bilag.

## Del A

## OPHÆVET DIREKTIV MED ÆNDRINGER

(jf. artikel 17)

Rådets direktiv 91/439/EØF <sup>1)</sup>	EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1
Rådets direktiv 94/72/EF	EFT L 337 af 24.12.1994, s. 86
Rådets direktiv 96/47/EF	EFT L 235 af 17.9.1996, s. 1
Rådets direktiv 97/26/EF	EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41
Kommissionen direktiv 2000/56/EF	EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF, kun artikel 10, stk. 2	EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003, kun bilag II, punkt 24	EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1

<sup>1)</sup> Direktiv 91/439/EØF er også ændret ved følgende retsakt, der ikke er ophævet: tiltrædelsesakten af 1994.

## Del B

## LISTE OVER FRISTER FOR GENNEMFØRELSE I NATIONAL RET OG ANVENDELSE

(jf. artikel 17)

Direktiv	Gennemførelsesfrist	Anvendelsesdato
Direktiv 91/439/EØF	1. juli 1994	1. juli 1996
Direktiv 94/72/EF	-	1. januar 1995
Beslutning 96/427/EF	-	16. juli 1996
Direktiv 96/47/EF	1. juli 1996	1. juli 1996
Direktiv 97/26/EF	1. januar 1998	1. januar 1998
Direktiv 2000/56/EF	30. september 2003	30. september 2003, 30. september 2008 (bilag II, punkt 6.2.5) og 30. september 2013 (bilag II punkt 5.2)
Direktiv 2003/59/EF	10. september 2006	10. september 2008 (personbefordring) og 10. september 2009 (godstransport)

## Bilag VIII

## SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/439/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1, første punktum	Artikel 1, stk. 1, første punktum
Artikel 1, stk. 1, andet punktum	—
—	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2, stk. 1
—	Artikel 2, stk. 2
Artikel 1, stk. 3	—
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, andet punktum
Artikel 2, stk. 2	Artikel 3, stk. 1
	Artikel 3, stk. 2
	Artikel 3, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	—
Artikel 2, stk. 4	—
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, første punktum
—	Artikel 4, stk. 2, første led
—	Artikel 4, stk. 2, andet led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 3, første led
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 4, litra b), første afsnit
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, tredje led	Artikel 4, stk. 4, litra b), andet afsnit
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, litra c)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 4, litra f)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, sjette led	Artikel 4, stk. 4, litra g)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, syvende led	Artikel 4, stk. 4, litra j)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, ottende led	Artikel 4, stk. 4, litra k)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, indledende tekst	—
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, første led	Artikel 4, stk. 3, litra a)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, andet led	Artikel 4, stk. 4, litra a)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, tredje led	Artikel 4, stk. 4, litra d)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, litra e)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, femte led	Artikel 4, stk. 4, litra h)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, indledende tekst	Artikel 4, stk. 4, litra i)
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, første underled	—
Artikel 3, stk. 2, første afsnit, sjette led, andet underled	—
Artikel 3, stk. 3, indledende tekst	—
Artikel 3, stk. 3, første led	Artikel 4, stk. 1, tredje punktum
Artikel 3, stk. 3, andet led, første afsnit	Artikel 4, stk. 3, andet led
Artikel 3, stk. 3, andet led, andet afsnit	—
Artikel 3, stk. 3, tredje led	Artikel 4, stk. 3, første led
Artikel 3, stk. 3, fjerde led	Artikel 4, stk. 4, første led
Artikel 3, stk. 3, femte led	Artikel 4, stk. 4, andet led
—	Artikel 4, stk. 3



Artikel 3, stk. 4	—
Artikel 3, stk. 5	—
Artikel 3, stk. 6	Artikel 4, stk. 5, første punktum
—	Artikel 4, stk. 5, andet punktum
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 6, stk. 1, litra a)
Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 6, stk. 1, litra b)
Artikel 5, stk. 2, indledende tekst	Artikel 6, stk. 2, indledende tekst
Artikel 5, stk. 2, litra a)	Artikel 6, stk. 2, litra a)
Artikel 5, stk. 2, litra b)	Artikel 6, stk. 2, litra b)
—	Artikel 6, stk. 2, litra c)
—	Artikel 6, stk. 2, litra d)
—	Artikel 6, stk. 2, litra e)
—	Artikel 6, stk. 2, litra f)
Artikel 5, stk. 3	—
Artikel 5, stk. 4	Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 1, indledende tekst	Artikel 4, stk. 1, andet punktum
Artikel 6, stk. 1, litra a), første led	Artikel 4, stk. 3, litra a), tredje led
Artikel 6, stk. 1, litra a), andet led	Artikel 4, stk. 4, litra a), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), første led	Artikel 4, stk. 3, litra b), andet led
	Artikel 4, stk. 3, litra c), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), andet led, første alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra b), femte afsnit
Artikel 6, stk. 1, litra b), andet led, andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra c), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), tredje led, første og andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra g), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra b), tredje led, tredje og fjerde alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra e), tredje led
Artikel 6, stk. 1, litra c), første led, første og andet alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra k), andet led
Artikel 6, stk. 1, litra c), første led, tredje og fjerde alternativ	Artikel 4, stk. 4, litra i), andet led
Artikel 6, stk. 2	Artikel 4, stk. 6, første afsnit
—	Artikel 4, stk. 6, andet afsnit
Artikel 6, stk. 3	Artikel 4, stk. 6, tredje og fjerde afsnit
Artikel 7, stk. 1, indledende tekst	Artikel 7, stk. 1, indledende tekst
Artikel 7, stk. 1, litra a)	Artikel 7, stk. 1, litra a)
—	Artikel 7, stk. 1, litra b)
—	Artikel 7, stk. 1, litra c)
—	Artikel 7, stk. 1, litra d)
Artikel 7, stk. 1, litra b)	Artikel 7, stk. 1, litra e)
Artikel 7, stk. 2	—
Artikel 7, stk. 3	—
—	Artikel 7, stk. 2
—	Artikel 7, stk. 3
Artikel 7, stk. 4	Artikel 7, stk. 4

---

Artikel 7, stk. 5	Artikel 7, stk. 5, litra a)
–	Artikel 7, stk. 5, litra b)
–	Artikel 7, stk. 5, litra c)
–	Artikel 7, stk. 5, litra d)
Artikel 7a, stk. 1	–
Artikel 7a, stk. 2	Artikel 8
Artikel 7b	Artikel 9
–	Artikel 10
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10	Artikel 13, stk. 1
–	Artikel 13, stk. 2
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12, stk. 1	–
Artikel 12, stk. 2	–
Artikel 12, stk. 3	Artikel 15
–	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17, stk. 1
–	Artikel 17, stk. 2
–	Artikel 18
Artikel 14	Artikel 19
Bilag I	–
Bilag Ia	Bilag I
Bilag II	Bilag II
Bilag III	Bilag III
–	Bilag IV
–	Bilag V
–	Bilag VI

---