



Danmarks Knallert Union

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt til: jm@jm.dk

Sagsnr: 2008-801-0027

Bilag:

Analysen "Vurdering af knallertpakkens effekter", analysefirmaet New Insight (august 2010).

26. august 2010

Høringssvar over revideret knallertlovforslag.

Danmarks Knallert Union (DKU), Motorcykel Importør Foreningen (MIF) og Danske Cykelhandlere indgiver hermed høringssvar i forbindelse med det reviderede lovforslag, som Justitsministeriet sendte i høring den 27. juli 2010.

Vi har i forbindelse med denne høring ladet udarbejde en uvildig rapport af analysefirmaet New Insight, til hvilken vi henviser. Vi vedlægger rapporten dette høringssvar.

De underskrivende parter anbefaler samlet set den "knallertpakke", som fra politisk side er blevet præsenteret – og som er genstand for den analyserapport, som er bilagt høringssvaret.

Knallertpakken rummer følgende hovedelementer:

- Hastighedsgrænsen for lille knallert nedsættes fra lovligt max. 30 km/t til max. 25 km/t. Unge på 15 år kan derfor få adgang til kørsel på lille knallert, hvis de tager køreundervisning og består en skærpet prøve
- Unge på 16 år, som i dag maksimalt må køre 30 km/t får adgang til at køre på knallert 45, som kan køre max. 45 km/t, hvis de følger yderligere køreundervisning og består en skærpet prøve.
- Sanktioner ved tuning strammes markant. Knallertkørekortet kan inddrages, bøderne forhøjes og kørekort til bil udsættes i kombination med konfiskation af knallerten.
- Endvidere kan der overvejes yderligere tiltag såsom krav om synlig vest for 15-årige knallertkørere samt årligt syn af knallerter.

Hertil kommet et forslag fra de underskrivende parter om, at +18-årige ikke behøver særlig prøve/kørekort for at føre lille knallert (knallert 25).

Danmarks Knallert Union

Sekretær
Erik Odder
Jørgensen 23,
Postboks 770
3200 Odense V
Tlf. +45 65 92 33 00

Advokatrådet

ADVOKAT  SAMFUNDET

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 26. august 2010
J.NR.: 04-014802-10-0987
REF.: rmm-hfe

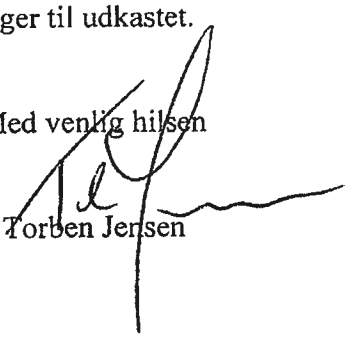
jm@jm.dk

Høring over revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert mv.)

Ved e-mail af 27. juli 2010 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Overordnet set har knallertpakken disse hovedformål:

- At styrke trafiksikkerheden gennem mere uddannelse, skrappe sanktioner og positive adfærdsændringer.
- At forbedre transportmulighederne for lovlydige unge – ikke mindst i udkantsområderne, hvor både behovet og knallertbestanden er størst.
- At sænke den reelle gennemsnitshastighed for knallertkørsel.

Med forslaget om at nedsætte de gældende aldersgrænser for knallertkørsel ønsker de underskrivende parter i højere grad at tilnærmer sig den lovgivning, der er gældende i langt de fleste andre EU-lande – hvorved dog bemærkes, at selv med de i knallertpakken foreslåede aldersgrænser vil lovgivningen i Danmark være blandt de mest restriktive i EU.

Lavere aldersgrænser har – i kombination med øget uddannelse og skrappe sanktioner ved lovbrud – det sigte, at frembringe bedre trafikanter og dermed på sigt øge den generelle trafiksikkerhed. Under kontrollerede former går de 15-årige i en trafikadfærdsmæssig "kravlegård", og får lejlighed til (efter endt uddannelse og prøve) at bevæge sig på lille knallert (knallert 25) i trafiksikre stisystemer. De yngres trafikale læring styrkes og knallertkørslen rustes dermed deres mobilitetsforståelse og trafiksikkerheden. Ikke mindst i forbindelse med senere bilkørsel.

Forslagets krav om uddannelse og prøve skal ses i lyset af, at 20 procent af de 15-årige (jf. oplysninger fra Rådet for Sikker Trafik) ejer en knallert og kører rundt uden uddannelse.

Ved en indførelse af knallert 25 er det vigtigt, at der etableres en dispensation/overgangsordning for så vidt angår bestanden af knallert 30, der i dag kan føres uden kørekort. Ellers vil man helt urimeligt påføre ejerne en uacceptabelt stor værdiforringelse.

Det er værd at hæfte sig ved følgende:

Glædelig udvikling med faldende ulykkestilfælde og –frekvens

- Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre på lille knallert end for blot få år siden.
- Tendensen i disse år er yderst positiv: Antallet af dræbte og tilskadedkomne på lille knallert er det laveste i ti år.
- Baseret på erfaringerne fra Sverige er der grundlag for en forventning om, at knallertpakkens indhold i forhold til undervisning og uddannelse ved erhvervelse af knallertkørekort vil have en positiv indflydelse på ulykkesstatistikken.

Behovet for øget mobilitet i udkantsområder

- Knallerter er mest udbredt i landområder, hvor den disponible indkomst er lavest. Knallerten er mange steder – og for mange danskere – en nødvendighed for selvstændig mobilitet og bevægelsesfrihed. Det er afgørende for beskæftigelse, uddannelse og sportslige, kulturelle og sociale aktiviteter.
- Nedlæggelse af busruter i udkantsområderne påvirker fleksibiliteten negativt. Knallertejerskab er i mange tilfælde det eneste realistiske alternativ.

Adfærdsændringer som følge af knallertpakken

- Tidligere indførte skrappe sanktioner (f.eks. i 2008) har haft en adfærdsregulering, hvis positive udvikling kan styrkes ved at følge forslagene i knallertpakken. Sanktioner kan med rimelighed vurderes at have haft positiv indflydelse på adfærden og deraf følgende færre ulykker.
- En øget fokusering på færdselsundervisning og uddannelse i trafikal adfærd vil yderligere styrke effekterne af knallertpakken.

På denne baggrund (og med henvisning til bilaget – analysen *”Vurdering af knallertpakkens effekter”*) skal de underskrivende parter anbefale de politiske beslutningstagere, at der under hensyntagen til den aktuelt glædelige udvikling inden for ulykker, betydningen af øget mobilitet i udkantsområderne og at en forventet adfærdsændring vil føre til større trafikal forståelse og dermed øget sikkerhed, i forbindelse med den fremadrettede lovgivning vil se velvilligt på forslagene i *”knallertpakken”*.

Med venlig hilsen

Danmarks Knallert Union

Motorcykel Importør Foreningen

Danske Cykelhandlere

Jesper Reinhardt
Formand

Erik Blacha
Formand

Erik Oddershede
Direktør

Sekretariat:
Middelfartvej 123, 1.
Postboks 770
5200 Odense V

Sekretariat:
Nyhavn 4, 1.
1051 København K

Sekretariat:
Middelfartvej 123
Postboks 770
5200 Odense V

Mail:
jr@creinhardt.dk

Mail:
eb@ca-mc.dk

Mail:
eo@danskecykelhandlere.dk

./.

Se vedhæftede analyserapport *”Vurdering af knallertpakkens effekter”*

Vurdering af "knallertpakkens" effekter

August 2010

Endelig version

Indholdsfortegnelse

1. Resumé	3
2. Indledning	5
3. Lovgivning om knallertkørsel og de foreslåede ændringer	7
3.1 Aktuelle regler for knallertkørsel	7
3.2 Knallertpakken i korte træk	8
4. Knallertkørsel i dag	10
5. Vurdering af knallertpakkens effekter	13
5.1 Færre risici ved knallertkørsel	13
5.2 Betydningen af øget mobilitet i udkantsområder	18
5.3 Adfærdsændringer som følge af Knallertpakken	24
6. Resultater	30
7. Bilag 1: Erfaringer fra Sverige	33
7.1 Knallertlovgivning i Sverige	34
7.2 Aldersgrænser i Sverige	35
7.3 Knallertulykker i Sverige	36
7.4 Lovovertrædelse i forbindelse med knallertkørsel	41
8. Bilag 2: Aldersgrænser for knallertkørsel i udlandet	43
9. Bilag 3: Uddybende information om knallertsituationen i Danmark	44
9.1 Knallertbestanden i Danmark	44
9.2 Sociale forhold	45
9.3 Dansk risikostatistik	47
9.4 Danske regler for knallertkørsel	55
10. Bilag 4: Busdriften på Fyn efter strukturreformen	56
11. Metode	58
12. Referencer	59
12.1 Artikler og rapporter	59
12.2 Links	60

1. Resumé

Knallertkørsel dækker et omfattende transportbehov i Danmark. Der kan ses en stigning i bestanden af knallerter fra 2000 til 2009 på cirka 80.000 køretøjer. Bestanden i Danmark i dag er på omkring 225.000 knallerter. Langt de fleste knallertkørere opfører sig lovligt i trafikken.

Knallertpakken øger mobilitetsmulighederne for unge helt ned til 15 år i udkantsområderne, så de bedre kan motiveres til og fastholdes i uddannelse, have fritidsarbejde og opsøge sociale aktiviteter. Styrkelsen af mulighederne for uddannelse vil få en betydning for arbejdsmarkedet i udkantsområderne på sigt.

Det kan, bl.a. baseret på erfaringer fra Sverige, forventes, at knallertpakkens forslag om yderligere undervisning og uddannelse ved erhvervelse af knallertkørekort vil have positiv indflydelse på ulykkesstatistikken. Det er dog vanskeligt at sige noget præcist om, hvor stor indflydelsen vil blive.

Knallertpakkens forslag om at give flere unge mulighed for at køre på knallert må overordnet set betragtes som positiv i forhold til unges trafikale læring. Knallertkørsel kan, alt andet lige, ruste den unges mobilitetsforståelse og dermed øge trafiksikkerheden – også i forbindelse med bilkørsel senere hen.

Knallertpakken vil bringe de danske regler på området mere i overensstemmelse med reglerne fra andre EU-lande, som alle tillader lavere aldersgrænser for knallertkørsel end Danmark. Aldersgrænserne vil dog stadig være højere i Danmark end i eksempelvis Sverige.

Knallertkørsel er fortsat den trafikalt farligste transportform målt pr. kørt km, men ulykkestendensen er faldende. Forholdet mellem knallertuheld og antallet af knallerter på vejene viser, at indeks-tallet i dag er 30 (2002 = indeks 100). Det er altså væsentligt mere sikkert at køre knallert i dag end for otte år siden¹. Der er ikke belæg for at antage at de unge kørere mellem 15 og 17 år oftere er involverede i fx drabsulykker end andre aldersgrupper.

Der kan, bl.a. baseret på erfaringerne fra Sverige, være en risiko for en mindre stigning i antallet af alvorligt tilskadekomne, når der sker en substitution af knallert 30 med knallert 45. Man må derfor med gennemførelsen af knallertpakken forvente en kalkuleret risiko i forhold til antallet af ulykker og tilskadekomne, som kan være foranlediget af fortsatte lovovertrædelser af eksempelvis fartgrænser. Uddannelse og skærpede sanktioner blandt andet i forbindelse med tuning kan mindske denne tendens.

De risici som er knyttet til forslaget, er imidlertid ikke primært knyttet til selve knallerten som transportmiddel, men derimod til den ulovlige og risikobetonede

¹ se bilag 3

adfærd, som – relativt få - knallertkørere har. Adfærden er her i udpræget grad knyttet til en række sociologiske forhold som livsstil og identitet, især blandt en særlig gruppe unge.

Forventningerne til effekten af knallertpakkens foreslåede sanktioner bør nedtones. Sanktionerne vil forventeligt have indflydelse på den store del af knallertkørerne, der allerede overholder færdselsreglerne. På den mindre gruppe af knallertkørere, som alligevel ikke er opmærksomme på at overholde de generelle regler, vil sanktionerne erfaringsmæssigt have en begrænset præventiv effekt. Hvis knallertpakkens sanktioner skal medvirke til ændret adfærd, bør kommunikationen af sanktionerne målrettes mod holdningsændringer blandt især den lille gruppe 'ulydige' trafikanter. Denne indsats bør ligeledes involvere omgivelserne omkring de unge, f.eks. forældre og institutioner.

2. Indledning

I efteråret 2010 skal Folketinget behandle et nyt EU-kørekortdirektiv for knallertområdet. I den forbindelse har Venstre udarbejdet et forslag til ændring af den danske knallertlovgivning. New Insight har på baggrund af en henvendelse fra Danmarks Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningen udarbejdet denne rapport, som har til formål at diskutere, hvilke effekter og konsekvenser knallertpakken vurderes at få, hvis den implementeres i dansk lovgivning.

Nærværende rapport tilvejebringer viden, som ud fra flere faglige vinkler kan nuancere de mulige effekter af de foreslåede lempelser og skærpede sanktioner. Rapportens konklusioner bygger på eksisterende viden og interviews med aktører, som kan vurdere de samfundsmæssige konsekvenser.

Rapportens beskriver indledningsvis, hvordan **knallertlovgivningen** er i Danmark i dag og giver et overblik over knallertbestanden.

Rapportens effektvurderingsdel kortlægger dernæst:

- **Færre risici ved knallertkørsel.** Risikovurderingen kortlægger aktuelle ulykkesstatistikker og sammenfatter, hvordan udviklingen har været på området.
- **Betydningen af øget mobilitet i udkantsområder.** Afsnittet vurderer hvilken social og uddannelsesmæssig betydning knallertpakken kan forventes at få for særligt unge i landområder.
- **Adfærdsendringer som følge af knallertpakkens ændringsforslag.** Lovændringerne på området har til hensigt at påvirke nuværende og potentielle knallertkøreres adfærd ad flere veje. Afsnittet diskuterer knallertpakkens effekter i forhold til
 - unges mobile adfærd
 - unges modenhed i trafikken
 - sanktionernes præventive effekt

Rapportens resultater bliver løbende sammenholdt med pointer fra Sverige. Hvis knallertpakken bliver vedtaget, kommer svensk og dansk knallertlovgivning til at have sammenfald. Der kan således være inspiration at hente ved at skele til Sverige, hvor man har gjort sig erfaringer på området.

I rapportens bilagsdel kan man finde uddybende kortlægning af svensk lovgivning, ulykkesstatistik og erfaringer med eksempelvis tuning (**bilag 1**).

Bilag 2 kortlægger gældende aldersgrænser for knallertkørsel i andre europæiske lande.

Bilag 3 indeholder uddybende dansk ulykkesstatistik og lovgivning.

Bilag 4 eksemplificerer hvordan busdriften er reduceret efter strukturreformen. I bilaget kan findes illustrationer af ned- og omlagte ruter på Fyn.

3. Lovgivning om knallertkørsel og de foreslåede ændringer

Denne rapport diskuterer de mulige effekter ved indførelsen af nye regler på knallertområdet. Med udgangspunkt i den gældende lovgivning gennemgås herunder, hvilke lovgivningsmæssige forandringer knallertpakken afstedkommer.

3.1 Aktuelle regler for knallertkørsel

Fra det fyldte 16. år kan man få knallertbevis og derved lovligt føre "lille" knallert 30. Kørekortet til lille knallert kan erhverves på ungdomsskoler fra personen er fyldt 15 år. Der er i dag ikke krav om, at underviseren er kørelæreruddannet. Hvis føreren af knallerten er over 18 år, behøves ikke kørekort til lille knallert. Dog gælder de samme lovkrav om hastighed og generel færdsel for den 18-årige som for den 16-årige.

Knallert 30 har været længe på det danske marked og har været underlagt skiftende lovgivninger. Både i 1970'erne og 1980'erne blev der lavet ny lovgivning gældende for den lille knallert. Når erfaringerne fra disse perioder diskuteres i forbindelse med knallertpakkens mulige effekter, er det primært på baggrund af periodens tendens til flere ulykker. Ved sammenligning af forholdene i 70'erne/80'erne og i dag, bør det overvejes, hvilke ligheder og forskelle der er fra dengang og til nu. Det kan gøres ud fra mange faktorer. Én forskel på lovgivningen i 1971 og på de foreslåede lovændringer i knallertpakken er, at der ikke var krav om uddannelse og krav om brug af hjelm i 1971.

Den "store" knallert 45 må køres, når man er fyldt 18 år, men kun hvis personen har kørekort til personbil eller motorcykel.² Den store knallert 45 introduceres på det danske marked i 1994³ og må, som det eneste sted i Europa, kun føres af personer over 18 år (se bilag 2). I alle andre EU-lande er aldersgrænsen mellem 13 og 16 år. Den danske knallert 30 er også et særtilfælde i Europa, hvor normalhastighedsbegrænsningen generelt er sat til 25 km/t. Der er således flere forhold, hvor Danmark har særregler på knallertområdet sammenlignet med vores nabolande i Europa.

² <http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Stor%20knallert.aspx>

³ www.sikkertrafik.dk

3.2 Knallertpakken i korte træk

Formålet med Knallertpakken er et politisk ønske (V) om at styrke trafiksikkerheden og forbedre transportmulighederne for lovlydige unge. Lovforslaget har til hensigt at mindske incitamentet for at bruge knallerten som ulovligt transportmiddel ved blandt andet at tillade knallertkørsel blandt yngre trafikanter (knallert 25). Yderligere ønsker forslaget at komme et udbredt fænomen som tuning af knallert til livs ved at give unge fra 16 år mulighed for at køre knallert med 45 km/t (knallert 45), som man for eksempel har erfaring med fra Sverige og en række andre europæiske lande.

Kort opridset foreslår knallertpakken ændringer af følgende fire forhold:

1. Hastighedsgrænsen for lille knallert nedsættes fra lovligt max. på 30 km/t til max. på kun 25 km/t - på niveau med en el-cykel – og de unge på 15 år kan derfor få adgang til kørsel på lille knallert, hvis de tager køreundervisning og består en skærpet prøve.
2. Unge på 16 år, som i dag maksimalt må køre 30 km/t får adgang til kørsel på knallert 45, som kan køre maksimalt 45 km/t, hvis de følger yderligere køreundervisning og består en skærpet prøve.
3. Sanktionerne ved tuning af knallerter strammes markant. Knallertkørekortet kan inddrages, bøderne forhøjes og kørekortet til bil udsættes i kombination med konfiskation af knallerten.
4. Endvidere kan overvejes yderligere tiltag såsom krav om synlig vest for 15-årige knallertkørere samt årligt syn af knallerter.

Nedenstående tabel giver et overblik over den gældende lovgivning i forhold til de ændringer knallertpakken lægger op til.

Tabel 3.1: Hovedpunkter i knallertlovgivningen			
Aldersgrænser	Knallert 30: fra 16 år Knallert 45: fra 18 år	Knallert 25: fra 15 år Knallert 45: fra 16 år	Knallert 25: 13-16 år Knallert 45: 13-16 år
Uddannelse	Knallert 30: bevis tages på ungdomsskolen. Hvis kører er over 18 år, er bevis ikke påkrævet Knallert 45: Kører skal have bil- eller motorcykelkørekort	Knallert 25: Køreundervisning og skærpet prøve på en ungdomsskole Knallert 45: Yderligere køreundervisning og skærpet prøve på en ungdomsskole	Der gælder forskellige regler
Sanktioner	Alle lovovertrædelser sanktioneres med bøder. Bøderne stiger efter hver forseelse. Efter 2. lovovertrædelse kan knallerten konfiskeres	Alle lovovertrædelser sanktioneres med forhøjede bøder. Yderligere kan beviset inddrages, knallerten kan konfiskeres efter anden lovovertrædelse og kørers mulighed for førerbevis til K30/K45/bil kan udsættes	Der gælder forskellige regler
Kilde: New Insight			

⁴ Juni 2010

⁵ Se bilag 2

4. Knallertkørsel i dag

- Der findes på det danske marked i dag både en "lille" knallert med max. hastighed 30km/t. og en "stor" knallert med max. hastighed 45km/t.
- Der var i 2009 indregistreret 166.335 knallert 30 og 61.224 knallert 45 i Danmark. Det er i alt 227.559 knallerter.
- Antallet af knallerter på vejene er steget med ca. 80.000 siden 2000

Knallerten har været omkring 60 år på det danske marked, og er stadig et udbredt og anvendt transportmiddel. Ifølge Danmarks Statistik var der i 2009 indregistreret knapt 170.000 knallert 30, og bestanden af knallert 45 er omkring 60.000 eksemplarer⁶. Der er således ganske mange knallerter i omløb, og mange mennesker baserer deres daglige transport på knallerten.

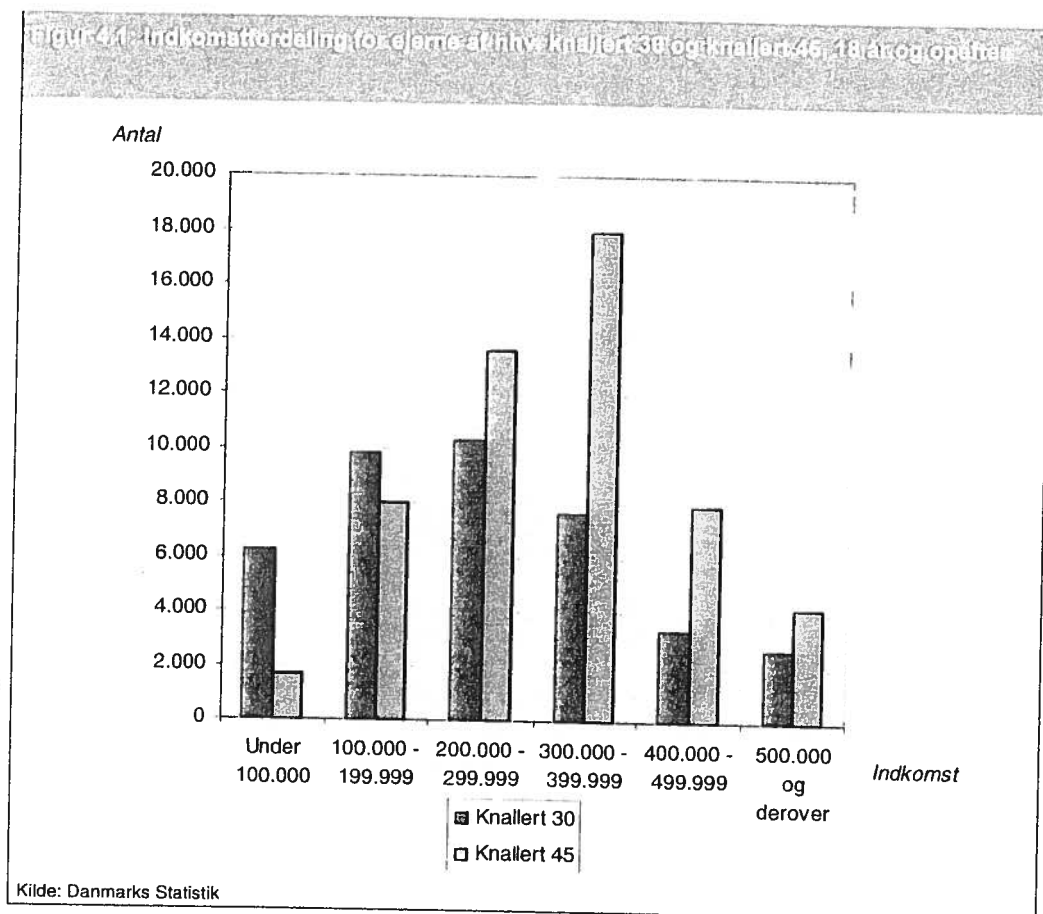
Trods knallertens vide udbredelse vækker dette transportmiddel og dens bruger bestemte billeder i manges hoveder. Nogle tænker på de typiske knallertkørere som unge drenge, der kører vildt og for hurtigt. Andre forbinder knallertkøreren med den midaldrende mand fra torvet, der efter en eftermiddag med gutterne kører hjem på sin Puch Maxi med en grøn mælkekasse på bagagebæreren. Begge dele findes, men anvendelsen af knallerten som dagligt transportmiddel er mere nuanceret end billedet af disse arketyper maler.

Tabel 4.11 Uddannelsesniveau blandt knallertkørere i 2009		
Uddannelse	Knallert 30	Knallert 45
Grundskole	53,8	35,8
Almengymnasial	2,0	2,6
Erhvervsgymnasial	0,7	1,2
Erhvervsfaglig	31,3	45,5
KVU	2,9	4,5
MVU	4,0	6,2
Bachelor	0,2	0,5
LVU	0,9	1,4
Uoplyst	4,1	2,3
I alt	100	100
Kilde:		

Uddannelsesniveauet blandt knallertbrugerne er generelt forholdsvis lavt. Der er en tendens til, at brugerne af knallert 45 har en lidt længere uddannelse end brugerne af knallert 30. For begge knallerttyper gælder det dog, at mere end 80 pct.

⁶ Danmarks Statistik

har grundskolen eller en erhvervsfaglig uddannelse som deres højest fuldførte uddannelse.



Indkomstfordelingen viser, at knallert 30 er et populært transportmiddel blandt borgere med en forholdsvis lav indkomst, mens ejerne af en knallert 45 generelt har en højere indkomst.

Regulering af mulighederne for knallertkørsel rummer således både et socialt aspekt, fordi knallerten er et vigtigt transportmiddel i de lave indkomstgrupper og et geografisk aspekt, fordi: *'Knallerten udfylder en rolle, som andre køretøjer ikke gør, nemlig et mobilitetsbehov vedrørende længere afstande end normal cykelafstand og i områder med ringe dækning af offentlig transport. Dette bidrager til et billede af knallerterne som et nødvendigt transportmiddel i visse sammenhænge'*⁷.

⁷ Institut for Miljøvurdering 2002: 25-26.

Måske er billedet af den typiske knallertkører ved at ændre sig. De senere år har knallerten udviklet sig til også at være et trendy transportmiddel. Utraditionelle knallertklubber er vokset frem og det har affødt positiv medieeksponering. Dokumentarfilmen 'De vilde hjerter' er et eksempel på dette. Det er en slags roadmovie, som handler om en gruppe drenge, der drager på identitetsrejse - til Pommeren - på deres knallerter.

Knallertens signalværdi

'Mange ville ikke drømme om at sætte sig op på en knallert, fordi de ville være bange for at blive til grin. Men de her drenge er bare lige-glade. Og det synes jeg er ret smukt'.

Kilde: Filminstruktør Michael Noer, De vilde hjerter (<http://fbyen.dk/film/article690451.ece>).

5. Vurdering af knallertpakkens effekter

Effekterne ved indførelse af knallertpakken vil i det følgende afsnit blive diskuteret i forhold til risici og betydningen af eventuelle bosætnings- og adfærdsændringer.

5.1 Færre risici ved knallertkørsel⁸

Generelt er alle trafikale ulykkestal inde i en positiv udvikling med færre dræbte og tilskadekomne siden 2007. Dette billede afspejles også på knallertområdet, hvor antallet af ulykkestilfælde på flere områder er blandt de laveste i ti år. Overordnet er det vigtigt at forholde sig til det faktum, at 2009 bød på 12 dræbte på knallert 30 og 3 dræbte på knallert 45. I forhold til den generelle trafiksituation, er tallet forholdsvis højt specifikt for knallerter, men skal ses i lyset af, at der findes ca 228.000 knallerter i Danmark i 2009. Antallet af ulykker sammenholdt med en stigende knallertbestand viser derfor, at ulykkesfrekvensen er faldet markant.

Tabell 5.1: Indekstal over frekvensen af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark 2001-2009				
Ar	Frekvens af dødsulykker	Indekstal	Frekvens af alvorligt tilskadekomne	Indeks
2001	0,027	122	0,439	102
2002	0,022	100	0,431	100
2003	0,025	110	0,381	88
2004	0,024	107	0,336	78
2005	0,014	62	0,243	56
2006	0,011	49	0,248	58
2007	0,021	94	0,275	64
2008	0,013	59	0,227	53
2009	0,007	30	0,197	46
Kilde: Danmarks Statistik og New Insight Index: 2002 = 100				

Tabellen viser tydeligt, at det er blevet mere sikkert at køre på knallert fra 2001-2009. Hvis man sætter 2002 til indeks 100, viser tallene et fald til indeks 30 i 2009.

Som led i en større undersøgelse fra 2008 om risikoen ved at færdes i trafikken behandler DTU Transport også knallerten som transportmiddel. Rapporten fast-

⁸ Alle uddybende tabeller er samlet i bilag 3.

slår, at der er en væsentligt større risiko forbundet med knallertkørsel end kørsel med andre transportmidler per kørt kilometer. For knallert 30 gør det sig gældende at totalrisikoen per kørt 10 mio. km er 31,73 dræbte og tilskadekomne. For knallert 45 er tallet 8,99 dræbte og tilskadekomne. For fodgængere er totalrisikoen 3,05 og for bilførere 0,7. Der er således stor forskel på den samlede risiko for de forskellige transporttyper⁹. Disse risikotal skal dog igen holdes op imod de lave ulykkesfrekvenstal fra tabellen ovenfor.

Fra 2008 er lovgivningen for knallerter strammet. Politiet kan konfiskere en knallert allerede anden gang, de registrerer en knallertkører, som kører på en ulovlig knallert. Som noget nyt tager politiet rullefelter med på patrulje. Rullefelterne kan måle en knallerts maksimale hastighed direkte på stedet, hvilket gør det let at konstatere, om en knallert er tunet og dermed ulovlig. Ifølge Rigspolitiets kommunikationsafdeling har Politiet siden 2008 konfiskeret 175 knallerter. Politiinspektør Allan Nyring fortæller at, *"det har en rigtig god effekt, at knallerten bliver testet straks, og at den, hvis betingelserne er til stede, bliver konfiskeret på stedet"*.

I mere end 70 pct. af ulykker med personskader til følge kører knallertkøreren spirituspåvirket, med for høj hastighed eller uden hjelm.¹⁰

- ✎ Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på knallert 30 er det laveste i ti år.
- ✎ Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre knallert end for 8 år siden.
- ✎ 70 pct. af alle ulykkerne sker blandt lovbyggere – folk der kører påvirket, for hurtigt eller uden hjelm
- ✎ De 15-17-årige er ikke oftere implicerede i dødsulykker på knallert (knallert 30) end de 35-54-årige. Tværtimod er denne gruppe nærmere underrepræsenteret, når man medregner, hvor stor en del af den samlede bestand, som køres af de helt unge. Dog ligger gruppen samlet set lidt højere i antallet af alvorligt tilskadekomne.
- ✎ Knallert 45 er det transportmiddel, som har været involveret i færrest drabsulykker i 2009 (3 stk.). Tallene fra Sverige ligger endnu lavere.
- ✎ I 2009 er der 54 tilfælde af alvorligt tilskadekomne på knallert 45.
- ✎ Knallertkørsel er stadig blandt de farligste transportmidler i Danmark per kørt kilometer¹¹. Dette hænger blandt andet sammen med, at de fleste ulykker sker ved lovovertrædelser.

⁹ DTU 2008:77

¹⁰

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Tal%20og%20statistik%20over%20knallertulykker.aspx>

¹¹ DTU 2008:77

Politiets brug af mobile rullefelter skønnes at have haft positiv indflydelse på incitamentet for tuning. Det indikerer, at sanktioner kan påvirke den trafikale adfærd i positiv retning.

5.1.1 Ulykker hvor knallert 30 er involveret

Der er som allerede nævnt flere knallert 30 end knallert 45 i Danmark. Det afspejler sig også i ulykkesstatistikken, hvor den lille knallert oftere er repræsenteret. Rådet for Sikker trafik og Vejdirektoratet fører statistik over antallet af uheld. Statistikken kan være med til at give et indblik i de risici, der er ved kørsel på henholdsvis lille og stor knallert.

28 knallertkørere blev dræbt i 2008 – et fald på 10 personer siden 2007, som historisk set er et år med mange dræbte. Vejdirektoratets tal fra 2009¹² viser, at der igen er tale om et dyk i antallet af dræbte knallertkørere på knallert 30. I 2009 var antallet af dræbte 12 personer.¹³ Det er 50 pct. lavere end forventet og et samlet fald i dødsulykker på 68,5 pct. fra 2007 (Vejdirektoratet 2010:10).

Antallet af alvorligt tilskadekomne knallertkørere er ligeledes faldet fra 547 personer i 2007 til 471 personer i 2008. I statistikken over alvorligt tilskadekomne fra 2009 er tallet helt nede på 394, hvilket er et fald på 77 personer i forhold til året før (Vejdirektoratet 2010:27).¹⁴ Det giver et fald i alvorligt tilskadekomne fra 2007 til 2009 på 28 pct. I samme perioder er knallert 30-bestanden steget med ca. 3000 styk.

Som det også ses i antallet af tilskadekomne og dræbte, er antallet af ulykker dalende til trods for, at knallertbestanden har været stigende. Fra 1997 – 2009 er bestanden af knallert 30 steget med 100 pct., og antallet af tilskadekomne og dræbte er for samme periode faldet med 5,5 pct.¹⁵ Den dalende ulykkestendens viser sig også, når man analyserer, hvilke typer ulovligheder der er registreret hos de knallertkørere, der var medvirkende til uheld. I 2005 var antallet af dødsulykker 26, heraf var 50 pct. af de implicerede knallertkørere påvirket af spiritus. I de senere år er dette faldet til 35 pct. og for alvorligt tilskadekomne dækker tallet cirka 25 pct. af de implicerede.¹⁶

¹² Vi har ikke haft adgang til de danske ulykkes tal for år 2010, hvilket skyldes, at Vejdirektoratet ikke ved, hvilke fartøjer der har været involveret i de ulykkestilfælde, der har fundet sted i år 2010.

¹³ Se bilag 3

¹⁴ Se bilag 3

¹⁵ www.Statistikbanken.dk/uheld4

¹⁶ Sikkertrafik.dk

Ulykkestallene viser i øvrigt at de 15-17-årige er ikke markant oftere implicerede i dødsulykker på knallert (knallert 30) end gruppen af 35-54-årige er. Denne tendens understreges yderligere, hvis antallet af dødsulykker for de 15-17-årige sættes i forhold til, hvor stor en del af bestanden, der køres af denne gruppe.

Tabel 6.2: Dødsulykker på knallert 30 fordelt på aldersgrupper og årstal									
Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
15-17 år	6	5	6	0	5	3	6	5	2
18-19 år	1	1	1	2	1	1	2	0	1
20-24 år	1	0	1	3	0	0	0	1	0
25-34 år	1	2	2	3	0	0	1	3	1
35-44 år	4	5	2	7	3	1	6	3	2
45-54 år	6	5	6	7	7	3	4	2	1
55-64 år	5	1	1	1	1	2	3	6	1
65-74 år	0	2	1	3	2	0	4	3	0
75- år	3	4	4	5	2	3	3	1	2
I alt	27	25	24	31	21	13	29	24	10
Kilde: Danmarks Statistik									

Hvis man kigger på antallet af alvorligt tilskadekomne på knallert 30, viser tallene, at gruppen af 15-17-årige ligger forholdsmeæssigt meget højere end nogen andre aldersgrupper. Dog skal det bemærkes at gruppen af 15-17-årige har oplevet en kraftig reduktion i antallet af alvorligt tilskadekomne fra 2007-2009, hvilket kan skyldes skærpede sanktioner.

Tabel 6.3: Alvorligt tilskadekomne på knallert 30 fordelt på aldersgrupper og årstal									
Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
7-14 år	9	9	13	10	8	5	17	10	7
15-17 år	116	158	118	106	84	84	144	118	83
18-19 år	36	29	31	35	23	27	37	26	27
20-24 år	39	32	26	27	26	23	33	32	22
25-34 år	63	61	37	47	37	47	46	42	40
35-44 år	70	75	73	62	58	57	55	62	52
45-54 år	58	59	54	59	48	51	47	71	53
55-64 år	41	35	35	35	44	50	31	29	40
65-74 år	15	15	16	21	7	14	19	7	11
75- år	11	7	9	10	8	9	14	3	7
I alt	458	480	412	412	343	367	443	400	342
Kilde: Danmarks Statistik									

Tabel nedenfor illustrerer hvor mange færdselsuheld, der siden 2000 har været registreret, hvor tuning af knallert er medvirkende årsag. Tallet er faldet siden

2008. En af forklaringerne på dette kan være politiets anvendelse af de såkaldte rullefelter siden 2008.

Tabel 5.4: Færdselsuheld med tilskadekomne og dræbte efter årstal									
Knallert med konstruktive ændringer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I alt	134	194	228	213	166	159	189	140	96

Kilde: Danmarks Statistik

5.1.2 Dræbte og alvorligt tilskadekomne på knallert

I forbindelse med indførelsen af knallert 45 i 1995 steg antallet af knallertkørere og i de efterfølgende år steg også antallet af ulykker. I 2007 blev 10 personer dræbt som følge af kørsel på knallert 45. I 2008 blev 2 knallert 45-kørere dræbt. Et tal, der steg til 3 i 2009. Det betyder, at knallert 45 i faktiske tal er det transportmiddel med færrest dræbte blandt alle transportmidler. I perioden 2000 til 2009 er bestanden af knallert 45 steget fra 57.707 til 61.224 stk.¹⁷

I 2008 kom 50 personer alvorligt til skade som følge af kørsel på knallert 45. Det er et fald på 32 personer i forhold til året før. Af de 50 tilfælde af alvorlige ulykker i 2008, er spritkørsel involveret i 8 tilfælde. Høj fart angives også som en hyppig årsag til ulykkerne. I 2009 er tallet steget til 54 personer. Procentuelt giver dette en forskel på ca. 34 pct. i forhold til 2007. I 2009 involverede fem tilfælde personer under 17 år, og i 22 tilfælde (inklusive de dræbte) har køreren været spirituspåvirket – altså ulovlige kørere af knallert 45 (Vejdirektoratet 2010:28).

Rådet for Sikker Trafik oplyser,¹⁸ at halvdelen af alle 14-15-årige drenge har prøvet at køre på knallert i trafikken, og 20 pct. af dem ejer en knallert selv. Der er altså en stor gruppe unge, som anvender knallerten som transportmiddel uden reelt at have lov til det. De unge har således et mobilitetsbehov, som knallerten kan opfylde. Knallertpakkens forslag om undervisning - også til denne gruppe - må formodes at sikre, at flere unge, der i dag færdes uuddannet og ulovligt i trafikken på motoriseret transportmiddel, modtager uddannelse med henblik på øget færdselssikkerhed.

Problematikkerne for de to forskellige knallerter ligner hinanden: Der er generelt et fald i ulykker og blandt de knallertkørere, der kører ulovligt, er ulykkesandelen høj. Der er således en kerne af knallertbrugere, der fortsat anvender køretøjet ulovligt og det påvirker tallene negativt. På trods af at det først er lovligt at føre knallert 30, når man er 16 år, er knallert den hyppigste årsag til ulykker i trafikken blandt 15-årige. Dette kan hænge sammen med manglende uddannelse. De unge mellem 15 og 17 år tegnede sig i 2007 for cirka 37 pct. af ulykkerne. Det vil sige at, af de 547 tilskadekomne i 2007 var 205 mellem 15 og 17 år og 8 af de dræbte i samme år hørte til denne unge aldersgruppe¹⁹. Disse tal er faldet frem til 2009,

¹⁷ Danmarks Statistik

¹⁸ Sikkertrafik
(<http://www.sikkertrafik.dk/BogU/Knallertundervisning/Nyhedsbreve/Laes%20seneste%20nyhedsbrev.aspx>)

¹⁹ Sikkertrafik.dk

hvor antallet af unge mellem 15 og 17 år i knallert 30-ulykker, er faldet til lige knap halvdelen (Vejdirektoratet 2010:12).

Selvom der er klare indikationer på, at antallet af ulykker for både knallert 30 og 45, er på vej ned, så udgør de unge stadig en væsentlig del af problematikken. Dertil kommer en høj andel af ulovlig kørsel, der medfører trafikulykker. Der er således potentiale for at påvirke adfærden hos de unge, der praktiserer ulovlig kørsel.

5.2 Betydningen af øget mobilitet i udkantsområder

Med en realisering af knallertpakkens forslag øges de unges muligheder for lovligt at transportere sig selv med knallert. De 15-årige kan køre knallert 25 og de 16-17-årige vil kunne køre knallert 45. Følgende afsnit fokuserer på de disse ændrings betydning for unge i udkantsområderne.

- ✎ Det vurderes, at de øgede transportmuligheder alt andet lige vil kunne få en positiv betydning for unges adfærd i forhold til uddannelsesmotivation, beskæftigelsessituation og sociale aktiviteter. Det er ligeledes vurderingen fra Sverige²⁰.
- ✎ Knallertpakken vil øge unge i landområders muligheder for selvstændig mobilitet og udvide deres bevægelsesfrihed. Dette vurderes at imødekomme en del af de udfordringer, der er omkring bosætning og fastholdelse i landområder for både unge og deres forældre.
- ✎ Knallertejerskab er mest udbredt i landområder, hvor den disponible indkomst er lavest. De øgede muligheder for mobilitet i landområderne, som knallertpakken afstedkommer for lavindkomstgrupper (herunder gruppen af unge mellem 15 og 18 år), vil betyde, at flere vil få øget fleksibilitet i hverdagslivet. De senere års nedlæggelser af busruter i udkantsområder har påvirket fleksibiliteten negativt.

Som lovgivningen er i dag, kan en 15-årig vælge mellem cyklen eller den kollektive transport, når afstanden mellem bolig og uddannelsesinstitution, fritidsarbejde eller sociale aktiviteter skal tilbagelægges på egen hånd. I byområder med et veludviklet kollektivt transportsystem og en udbredt cykelkultur er dette sædvanligvis ikke et stort problem. I udkantsområderne – det vil i denne sammenhæng sige udkantsområder i forhold til de større byer – har det større betydning. I praksis er mange unge afhængige af at blive kørt i bil af deres forældre, hvis ikke mulighederne for at transportere sig selv er attraktive eller til stede.

For de 16-17-årige øges mulighederne for at kunne tilbagelægge afstande med en hastighed, som er konkurrencedygtig i forhold til de alternative transportmidler, som de unge typisk har adgang til. Knallertens potentialer ligger fortrinsvist i, at

²⁰ Vegværket Konsult 2007

den kan konkurrere på tidsmæssige og bekvemmelighedsmæssige faktorer i forhold til offentlig transport. For den gruppe af unge over 18 år, som måske ikke har råd til at erhverve sig et bilkørekort og købe en bil, kan knallert 45, erhvervet inden det 18. år, ligeledes være et alternativ. En ny knallert 45 kan erhverves for 5.000-15.000 kr.²¹

5.2.1 Øget mobilitet = øgede muligheder for uddannelse og sociale aktiviteter

Paraplyorganisationen Landdistrikternes Fællesråd mener, at unges muligheder

Mere individuel mobilitet

'Vi har et stort ønske om bedre kollektiv transport i landområderne. Men det er utrolig væsentligt, at den individuelle mobilitet for unge også forbedres. Vi synes, at det er meget positivt, hvis de 15-årige får mulighed for at køre lovligt på knallert og de 16-17-årige må køre lidt hurtigere. Det vil være en klar forbedring.'

Kilde: Steffen Damsgaard, Fmd. i Landdistrikternes Fællesråd

for mobilitet er meget væsentlig for deres hverdag i landområderne. Formand Steffen Damsgaard udtaler at: *'Fysisk mobilitet er helt afgørende for hvilke aktiviteter, de unge har mulighed for at vælge. Vi har eksempler på, at unge i ungdomsuddannelser tvinges til at vælge anden uddannelse eller flytte hjemmefra meget tidligt, fordi trafikplanlægningen ikke fungerer. Det er ikke rimeligt'*. I Landsforeningen Landsbyerne i Danmark vur-

derer man, at Knallertpakken vil have positiv indflydelse på unges muligheder for uddannelse og arbejde i landområder. Dette skyldes især de senere års reduktion af busruter i udkantsområderne²², som følge af strukturreformen²³. Formand Carsten Abild understreger, at der er problemer i landsbyerne i dag, fordi de unge ikke har mulighed for at komme til og fra uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser: *'Kommunerne står for busdriften indenfor kommunegrænserne og med nedlæggelserne af busruter henvises mange unge i praksis til at bruge skolebusserne, som primært er beregnet for folkeskoleelever. Skolebusserne kører kun 200 dage om året – og altså ikke i weekender og ferier'*, udtaler han. Hvis den unge ikke vurderer, at cyklen er et attraktivt transportmiddel

Bedre transportmuligheder

'Det er klart at bedre transportmuligheder gør det lettere at fastholde unge i uddannelser placeret i udkantsområderne, både uddannelsesmæssigt og socialt'

Kilde: Henrik Halkier, Professor i regionale studier ved Ålborg Universitet

²¹ C. Reinhardt a/s

²² Politiken 10.8.08 (<http://politiken.dk/indland/article549907.ece>) , Landdistrikternes Fællesråd (<http://ldf.landdistrikterne.dk/?p=1419>)

²³ Som følge af strukturreformen i 2007 blev ansvaret for busdriften i Danmark omlagt. Ansvaret for de kommunale ruter ligger hos kommunerne og ansvaret for de regionale ruter ligger hos regionerne. I hver region blev dannet ét eller to trafikelskaber, som skal levere den ønskede trafik til regionens kommuner. Det er dermed kommunerne og regionerne som prioriterer, hvilket omfang og serviceniveau busdriften skal have, og det er derfor også kommuner og regioner, som bærer det økonomiske ansvar.

over de lange afstande, er behovet for fleksibel mobilitet på egen hånd således ikke mulig – især ikke for de unge mellem 15 og 18 år. Carsten Abild vurderer, at det har stor betydning for en børnefamilies beslutning om at bosætte sig på landet, om de unges praktiske muligheder for uddannelse er til stede eller ej: *'Familierne søger en såkaldt 'blødere velfærdstilværelse', når de flytter på landet. Hvis de unge ikke kan transportere sig selv til uddannelse eller fritidsarbejde, vil familierne nok overveje flytningen en ekstra gang. Og landområderne har brug for de familier'*. Steffen Damsgaard, Landdistrikternes Fællesråd, er enig i dette perspektiv: *'Jo mere selvtransporterende de unge er, des bedre er det også for forældrene. De positive ting ved et liv på landet kommer til at fremstå tydeligere, når der er så få logistiske barrierer i det daglige som muligt'*.

For at se et eksempel på, i hvilken grad landområderne har oplevet nedlæggelser af busruter siden strukturreformen, kan man kigge på udviklingen på Fyn (bilag 4), der i øvrigt er landsdelen med højest knallertbestand pr. indbygger (se nedenfor). Kortene viser, at en del ruter er nedlagt og at andre er omlagt til kommunalt regi.

Hvor mange mennesker, der er påvirket af omlægningerne er vanskeligt at sige, men de kollektive transportmuligheder er over en bred kam reduceret for fynboerne udenfor Odense. Denne tendens gælder også i andre dele af landet. Det individuelle transportbehov, som ikke kan indfries via den kollektive transport, skal erstattes af andre transportformer. For unge – og for andre borgere med begrænset økonomisk formåen – er udbuddet af alternativer lille. Steffen Damsgaard, Landdistrikternes Fællesråd, udtaler i den forbindelse: *'Vi hører fra alle egne i landet at budgetterne er pressede og at busruter bliver ned- eller omlagt. Den dårligere betjening har store konsekvenser for borgerne. Omlægninger kan fx betyde, at de direkte ruter mellem hovedbyerne prioriteres og at mulighederne for at færdes mellem de mindre byer forringes. Det kan nemt påvirke de unges muligheder for at få arbejde og deltage i fritidsaktiviteter negativt'*. Steffen Damgaard vurderer, at tiltag som fx Knallertpakken kan kompensere for denne tendens.

Landområderne er ladt i stikken efter strukturreformen

'Endringerne i busdriften efter strukturreformen har haft konsekvenser for udkantsområdernes unge og deres forældre. Busruter er nedlagt og telebusser/taxier kan ikke opfylde behovet for at komme til gymnasiet, til den tekniske skole eller til lærepladsen. Hvis flere kan køre lovligt på knallert, kan de unges tilstedeværelse på uddannelsesinstitutioner forbedres og en del af problemerne med bosætning i landområderne vil imødekommes'.

Kilde: Carsten Abild, fmd. Landsforeningen Landsbyerne i Danmark

5.2.2 Mobilitet på egen hånd

Fra den sociologiske transportforskning ved man, at turen mellem hjem og arbejde/uddannelsesinstitution skal være så bekvem og sammensat af så få stop/skift

som muligt, hvis turen skal føles overkommelig.²⁴ Det må formodes, at denne generelle tendens også gælder for de unge 15-17-årige. Hvis den unge skal vente for længe på bussen, skifte flere gange mellem alternative transportmidler eller hvis den samlede transporttid er for lang, opleves det kollektive transportsystem ikke som en attraktiv transportform. Hvis afstanden opleves lang, farlig eller besværlig, opleves cyklen heller ikke som en attraktiv transportform. I nogle tilfælde er cyklen slet ikke en reel transportmulighed. Derfor er afhængigheden af forældrenes bil stor - og det er heller ikke altid attraktivt. I en undersøgelse om blandt andet unges forhold til kollektiv trafik, konkluderer trafikplanlægger Lykke Magelund i en rapport fra Transportrådet: *'De [unge] har vanskeligere ved at få en kørelejlighed med forældrene, end da de var yngre. Dels fordi deres transportbehov ikke længere passer så godt ind i resten af familiens og dels fordi hverken de unge eller deres forældre længere ønsker at være så afhængige af hinanden'*²⁵. Magelund påpeger endvidere, at de unge i landområder ofte har lang vej til skole, uddannelse, evt. arbejde og fritidsaktiviteter. Reduktionen af busruter i landområder forstærker unges behov for selvstændig mobilitet. Dette gælder som nævnt for rejser mellem hjem og uddannelsesinstitution/arbejde, men også i forbindelse med fritidens transportrejser. Anvendelsen af gang/cykel/knallert er, ifølge undersøgelsen, attraktivt, fordi det giver den unge mulighed for at færdes på egen hånd.

Mobilitet og selvstændighed

'Det er klart, at for de unge, hvor det kollektive transportsystem eller cyklen ikke er reelle alternativer, vil muligheden for at transportere sig selv have stor betydning for deltagelse i fællesskaber og socialt liv. Det er forhold, der har stor betydning for unge i deres identitets-skabelse og muligheder for uddannelse'.

Kilde: Malene Freudendal-Pedersen, Ph.d., transportudfærdsforsker ved Roskilde Universitet

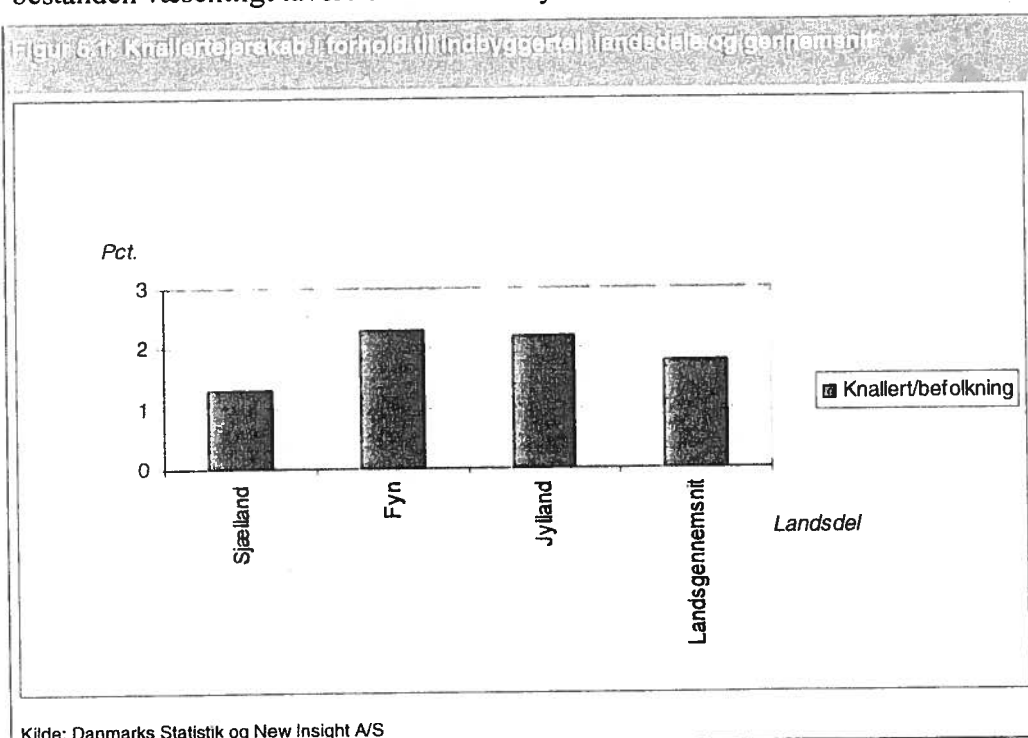
Konsekvensen af unges manglende transportmuligheder kan i værste fald blive, at uddannelsen afbrydes, at de sociale aktiviteter i den lokale sportsforening nedprioriteres eller at tilgangen til arbejdsmarkedet ikke vedligeholdes gennem fritidsarbejde: *'De unge i udkantsområderne har ringe mulighed for at anvende den offentlige transport til og fra uddannelse, og der er et fortsat behov for at øge transportudbuddet for de unge'* siger ungevejleder og kommunekoordinator i Faxe-Slagelse-Næstved kommunesamarbejdet Jørgen Bentzen. Professor Henrik Halkier påpeger, at øgede transportmuligheder alt andet lige kan forbedre fastholdelsen af de unge i udkantsområderne, men vurderer i øvrigt at den overordnede effekt af lempelser på knallertområdet med henblik på øget tilgang til for eksempel ungdomsuddannelser, vil være marginal. Det er altså ikke transportmulighederne alene, der afgør de unges til- eller fravalg af uddannelse. Carsten Abild, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, er enig i dette: *'Knallertpakken kan ikke løse alle problemerne i udkantsområderne, men den kan imødekomme en del af udfordringerne med fastholdelse af unge og bosættelse i det hele taget'*.

²⁴ Freudendal-Pedersen 2007

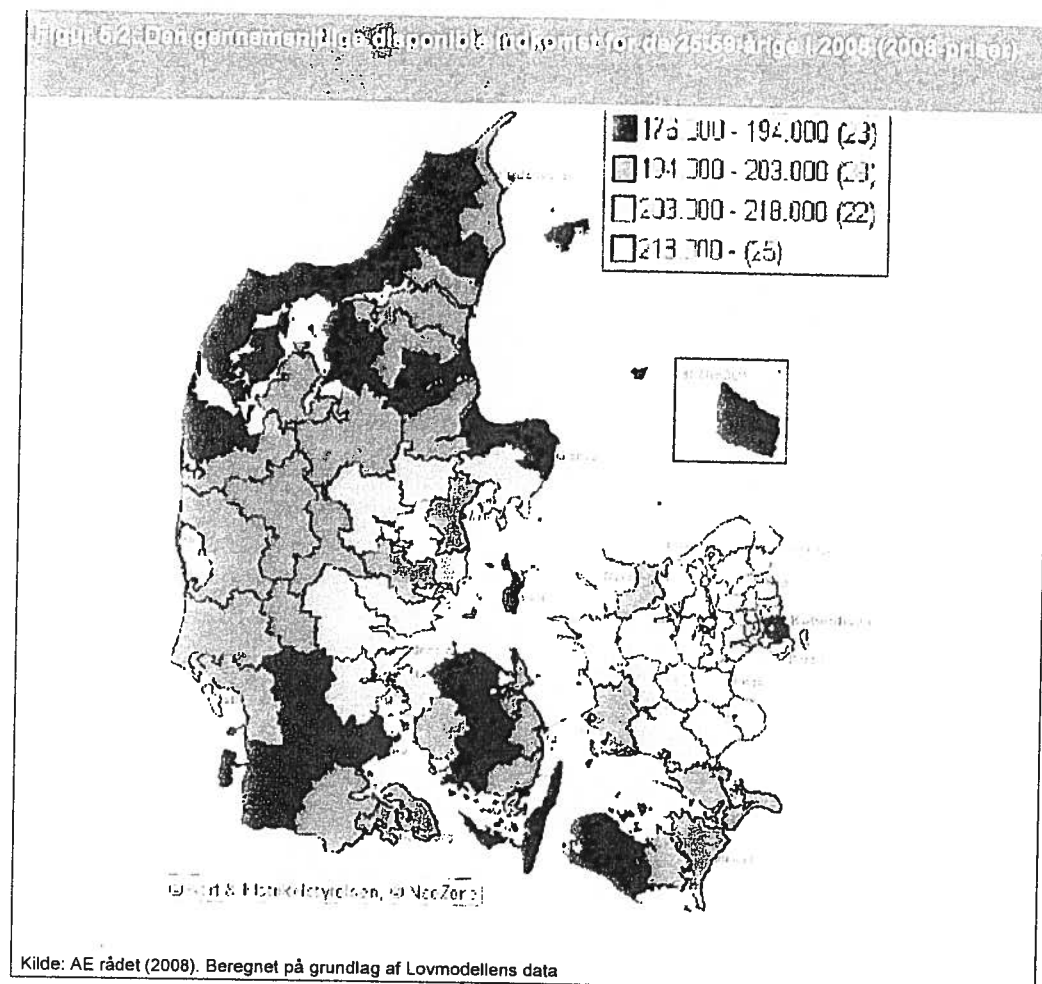
²⁵ Magelund 2002:4

5.2.3 Knallertejerskab i udkantsområderne

Som det tidligere i rapporten har været gennemgået, er andelen af knallertejerska-ber i landområderne højest. Nedenstående figurer illustrerer, at tendensen generelt er, at de kommuner og landsdele med højst andel af knallerter også er kommuner og landsdele med lave disponible indkomster. Den forholdsmæssigt højeste knal-lertbestand findes på de mindre øer som Læsø, Samsø, Ærø, Bornholm og Lange-land. I alle de større byer som Aalborg, København, Odense og Århus er knallert-standen væsentligt lavere end udenfor byerne.



Nedenstående kort viser, hvordan befolkningens disponible indkomst fordeler sig geografisk. Knallertbestanden fordeler sig i det store hele lige som indkomsten: De mørkeste områder har den højeste bestand af knallerter pr. indbygger og de lyseste har en lavere (med undtagelse af nogle af de største byer, som fx Køben-havn).



Dette indikerer, at knallerten i dag udgør et vigtigt transportmiddel for de laveste indkomstgrupper, som er bosat i områder, hvor den kollektive transport ikke er lige så udbygget som i de større byer. I dette lys må det formodes, at de øgede muligheder for mobilitet i landområderne, som knallertpakken afstedkommer for lavindkomstgrupper (herunder gruppen af unge mellem 15 og 18 år), vil betyde, at flere vil få øget fleksibilitet i forbindelse med transportmiddelvalg og dermed opleve en større bevægelsesfrihed. I hvilken udstrækning, bevægelsesfriheden direkte vil medføre et højere uddannelsesniveau i landområderne, er vanskeligt at forudsige, men givet er det, at øgede mobilitetsmuligheder uden store økonomiske omkostninger er med til at gøre bosættelse i udkantsområder mere attraktiv.

Overordnet set vurderes forslaget om at give de 15-årige mulighed for køre knallert 25 (på baggrund af undervisning, der ruste dem til at færdes på egen hånd i trafikken) og give de 16-17-årige mulighed for at transportere sig selv på knallert 45 derfor at være attraktivt for de unge i tyndt befolkede områder, som dagligt skal have hverdagen til at gå op både på en logistisk, økonomisk og komfortabel måde. Tilgængeligheden til uddannelsesinstitutioner, arbejde og fritidsaktiviteter

forventes med knallertpakken at forbedres for denne gruppe unge og vil i nogen udstrækning kompensere for de ned- og omlægninger af busruter, som strukturen har afstedkommet.

5.3 Adfærdsændringer som følge af Knallertpakken

Som det er fremgået, er det en gennemgående pointe i denne rapport, at de risici som er knyttet til forslaget, ikke primært er knyttet til selve knallerten som transportmiddel, men derimod til den ulovlige og risikobetonede adfærd, som – relativt få - knallertkørere har. Adfærden er her i udpræget grad knyttet til en række socio-logiske forhold som livsstil og identitet, især blandt en gruppe unge.

Effekterne af knallertpakken diskuteres derfor i det følgende afsnit i relation til de adfærdsændringer, den kan tænkes at afstedkomme. Adfærdsændringerne vurderes i forhold til faktorer med betydning for den trafikale læring, i forhold til virkningen af de foreslåede sanktioner og i forhold til betydningen af øget mobilitet i udkantsområderne.

- ✎ Den trafikale adfærd formes af, hvordan man transporteres/transporterer sig selv gennem opvæksten. Forslaget om at øge flere unge menneskers mulighed for at køre knallert, kan modvirke den samfundsmæssige udvikling af såkaldte 'bagsædebørn' og få positiv indflydelse for unges trafikforståelse på sigt.
- ✎ Øget færdselsundervisning og uddannelse i trafikal adfærd er afgørende omstændigheder ved knallertpakken, som kan opveje noget af den risiko som er forbundet med knallertkørsel.
- ✎ Nyere hjerneforskning peger på, at frontallappernes modning kan være af afgørende betydning for blandt andet unges generelle konsekvenstænkning, herunder deres trafikale adfærd. Det vurderes at kunne øge den eksisterende risiko ved knallertkørsel for yngre trafikanter.
- ✎ Risikoen ved ikke-færdigmodnede frontallapper hos unge mennesker, der færdes i trafikken på motoriserede køretøjer, har dog tilsyneladende ikke påvirket de svenske ulykkesstatistikker til trods for, at aldersgrænsen i Sverige er 15 år.
- ✎ Knallertpakkens forslag om øgede sanktioner forventes ikke at have positiv indflydelse på gruppen af køreere, som kører meget ulovligt. Denne gruppe er på alle områder – også i forhold til trafikal adfærd – vanskelig at nå via præventive tiltag.
- ✎ Knallertpakkens forslag om øgede sanktioner ved lovovertrædelse vurderes at have effekt for de køreere, som kan have tendens til 'ulydig' kørsel, men som ellers færdes almindeligt i trafikken. Sanktionerne medfører begrænsninger for den lovovertrædendes muligheder for mobilitet og det øger sanktionernes præventive effekt i gruppen.

5.3.1 Mobil adfærd formes tidligt

Mobilitet er en stor del af både børns, unges og voksnes hverdagsliv. Transportforskere peger på, at voksnes transportmiddelvalg, trafikale adfærd og forståelse af trafikale situationer blandt andet er påvirket af, hvordan vi er blevet transporteret som børn²⁶. Begrebet 'bagsædebørn' dækker over den voksende gruppe af børn, som bliver transporteret af deres forældre i trafikken gennem hele deres barndom (fortrinsvist i bil). Bagsædebørnene er ikke trænet i at læse trafikken og bedømme trafikale situationer. Ifølge Rådet for større færdselssikkerhed (nu Rådet for Sikker Trafik) er der risiko for, at den kommende generation af bagsædebørn vil være til fare for sig selv og deres medtrafikanter, når de bliver ældre og skal færdes på egen hånd i trafikken. Børnene bliver overbeskyttede og det medfører, at de bliver dårlige trafikanter.²⁷

I dette lys kan man argumentere for, at det er frugtbart for den unges trafikale opdragelse at færdes på egen hånd i trafikken, fx på cykel eller på knallert 25/45. Den trinvis udvikling kan styrke den unges erfaring med at læse trafikken gennem anvendelsen af forskellige transportformer.

Den trafikale adfærd formes fra barnsben

'Unge trafikale adfærd formes af geografisk lokalisering, socioøkonomiske forhold og familiens livsstil. Børn transporterer sig i voksenalderen i høj grad sådan som de er blevet transporteret som børn. Det vil sige, at hvis de har lært at bruge forskellige transportmidler som børn, er de også mere varierede i deres brug som voksne. Det styrker deres forståelse af mobilitet og deres evne til at aflæse trafikale situationer'.

Kilde: Malene Freudendal-Pedersen, Ph.D., transportad-færdsforsker ved Roskilde Universitet

Erfaring i praksis alene kan dog ikke sikre en veludviklet forståelse for trafikken. Øget teoretisk og praktisk færdselsundervisning i både børnehavealderen, i folkeskolealderen og i forbindelse med erhvervelse af fx knallertkørekort er nødvendig, hvis generationen af bagsædebørn skal have viden og praktisk erfaring med at færdes sikkert i trafikken²⁸. Blandt andet derfor har Rådet for Sikker Trafik lanceret en større kampagne i foråret 2010, som skal inddrage kommunerne i varetagelsen af færdselsundervisningen i de kommunale institutioner.²⁹

Overordnet set vurderes det, at knallertpakkens forslag om at give flere unge adgang til knallert kan øge udviklingen af en selvstændig trafikale adfærd i trafikken, som kan være gavnlige for unges adfærd, når de for eksempel får bilkørekort.

Overfor dette argument står en diskussion om unges modenhed i forbindelse med vurdering af risici og konsekvenser ved den trafikale adfærd.

²⁶ Fotel 2007, Freudendal-Pedersen 2007 samt Rådet for Sikker Trafik

²⁷ Berlingske Tidende, 5.9.03

²⁸ www.sikkertrafik.dk

²⁹ http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns_ulykker_i_trafikken_kan_forhindres.aspx

5.3.2 Unges modenhed i forbindelse med trafikale adfærd

Hvis knallertpakken gennemføres, vil det som allerede nævnt implicere øget undervisning for de unge 15-17-årige. Det vurderes, at undervisning kan mindske de risici, som er forbundet ved at udvide gruppen af potentielle knallertkørere. Det er dog vanskeligt at identificere, hvor stor sammenhængen mellem øget undervisning og reduktion af risici er. En af grundene til dette er den fortløbende diskussion om biologiens påvirkning af menneskets adfærd.

De senere år er diskussionen om hjernens modning i forhold til trafikale adfærd vokset. Det er især argumenter om, at hjernens frontallapper ikke er fysiologisk færdigmodnede, før mennesker er over 20 år, som har vundet indpas. Frontallapperne – også kaldet 'hjernens dirigent' (Goldberg 2002) - er det område i hjernen, hvor varetagelse af impuls kontrol, bevidst tænkning, konsekvenstænkning og fokuseret opmærksomhed foregår. Det diskuteres dermed, om unge i dag er modne nok til at takle de øgede muligheder for mobilitet, som knallertpakken foreslår (Feerup 2008).

I forbindelse med erhvervelse af førerbevis til bil har det af samme årsag været diskuteret, om den nuværende aldersgrænse på 18 år kunne hæves til 21 år med henblik på at sænke antallet af trafikdræbte.

Overfører man denne argumentation til diskussionen om risikoen ved at tillade 15-årige at køre knallert 25 og

16-17-årige at køre knallert 45, vurderes det på denne baggrund, at det kan have betydning for unges trafikale adfærd, at deres frontallapper er under stadig udvikling, indtil de er over 20 år. Det skal dog igen bemærkes, at et relativt højt antal af de 15-årige allerede i dag kører knallert på trods af de gældende regler.³⁰

Frontallapperne er således mere udviklede på en 16-årig end på en 15-årig. Risikoen ved den trafikale adfærd som følge af fysiologisk ikke-færdigmodnede frontallapper er stadig til stede, når den unge er 16, 17, 18 og 19 år, fordi de først er helt udviklede, når personen er op i 20'erne. Det gælder, uanset om transportmidlet falder ud til bilens, cyklens eller knallertens fordel. Det er så at sige en risiko, som meget af det trafikale system allerede lever med i forbindelse med alle andre former for transport end lige knallerten.

I Sverige, hvor aldersgrænserne for knallertkørsel er lavere end i Danmark, og hvor unge derfor fra 15-års alderen færdes på egen hånd på knallert 45 er ulyk-

Frontallapperne modnes sent

'I 21-årsalderen har man fået lagt mere samvittighed ind i forpandelappen [frontallapperne] og en bedre evne til at overskue konsekvenserne af sine handlinger'.

Kilde: Hjerneforsker Albert Gjedde, PET-centeret i Århus (artikel i avisen.dk 17.11.2006)

³⁰Sikkertrafik

((<http://www.sikkertrafik.dk/BogU/Knallertundervisning/Nyhedsbreve/Laes%20seneste%20nyhedsbrev.aspx>))

kestallene lavere end i Danmark (se bilag 1). Det tyder på, at der er andre influerende faktorer på dannelsen af den trafikale adfærd end de biologiske faktorer.

Overordnet set vurderes det, at unges modenhed i forhold til sikker færden i trafikken afhænger af forskellige faktorer, herunder både biologiske og sociale omstændigheder. Knallertpakkens effekter skal derfor vurderes bredt og ikke blot ud fra enkeltstående parametre.

5.3.3 Sanktioners betydning for ændret adfærd

Knallertpakken er formet ud fra den ideologiske overbevisning, at kombinationen af tiltag med både 'pisk og gulerod' kan have en gavnlig effekt for adfærden på knallertområdet. Pysken udgøres i forslaget ved de skærpede sanktioner, som knallertpakken foreslår. Sanktionerne falder for eksempel ved tuning, ved for høj fart og ved manglende brug af hjelm. Med henblik på at øge trafiksikkerheden giver knallertpakken mulighed for at knallertkørekortet kan inddrages, at bøderne ved lovovertrædelse forhøjes, at kørekortet til hhv. knallert 45 og bil kan udsættes i et ½ år ad gangen og at knallerten kan blive konfiskeret på stedet.

En udbredt opfattelse blandt kriminologer er, at øget straf ikke har en præventiv virkning, og lovovertrædere ikke kalkulerer straffen, som en del af perspektivet i deres lovovertrædelse. Man overvejer simpelthen ikke, om udbyttet ved ulovligheden står mål med den straf, man kan modtage for lovovertrædelsen.³¹ I vurderingen af knallertpakkens mulige effekter er det vigtigt at understrege, at der er forskel på en kriminalpræventiv indsats, der forsøger at begrænse lovovertrædelser (sanktionerne) og selve straffen der har til hensigt, at gerningsmanden gør bod for sin handling.

Gruppekultur og modkultur

'Det er svært at sige, hvordan det vil virke i forhold til den identitetsskabelse der ligger i et sammenhold om fx at køre tunede knallerter. Man kan dog forestille sig, at de helt unge, som en modkultur, fortsætter med at tune deres knallert og skaber et fælles sammenhold på den baggrund. Det kan komme til at handle om en modidentitet, hvor fx politiet repræsenterer "modparten".

Kilde: Kim Møller, kriminolog ved Århus Universitet

ling. Der ikke meget dokumentation for at hårdere straffe pr. automatik bevirker ændret (dvs. mere lovlydig) adfærd. Derimod kan skærpede sanktioner godt have positiv indflydelse på adfærden³².

Sanktioner er forskellige fra straf ved at fokusere på en skærpelse af muligheder for personen, der underlægges sanktioner. Det kan for eksempel være udsættelse af muligheden for at tage kørekort til knallert 45 eller bil, som det er tilfældet i knallertpakken. Sanktioner har ikke, på samme måde som straf, til hensigt at reso-

³¹ Kyvsgaard 1998, Lappi-seppälä 2000

³² I 2008 indførtes skærpede sanktioner på knallertområdet og det er formodentlig en af forklaringerne på, at antallet af ulykker faldt i årene herefter. Sanktioner kan altså have en positiv indflydelse på adfærden.

cialisere eller normalisere en person, men har fokus på en begrænsning i personens fremtidige muligheder. Ifølge kriminolog, Ph.d. Kim Møller ved Århus Universitet, er der derfor noget, der tyder på, at skærpede sanktioner har en virkning. Han vurderer, at der med sanktionerne i knallertpakken *'primært er tale om en kriminalpræventiv indsats, der umiddelbart virker fornuftig. Der er god baggrund for at tro, at det er de samme personer, der tuner deres knallert som 16-årige, og som senere vil køre for stærkt på vejene i bil. Ved at udsætte erhvervelsen af kørekortet bliver indsatsen dermed også aktiv kontrollerende af trafikanten i de 6 måneder kørekortet udskydes'*. Med fokus på den præventive effekt giver det mulighed for, at forslaget skærpede sanktioner, i kombination med andre faktorer, vil øge muligheden for, at der skabes mere sikker knallertrafik på vejene.

Tidligere i rapporten blev draget paralleller mellem indførelsen af politiets rullefelter (til måling af, hvorvidt knallerten er tunet) og faldet i ulykker. Hvis en knallertejer stoppes med en tunet knallert 2 gange, straffes ejeren med bøde, og sanktioneres med konfiskering af knallerten. For at skærpe sikkerheden yderligere for knallertkørere og gøre de centrale

elementer i forslaget om øget sanktioner brugbare, er det, ifølge Kim Møller, vigtigt, at sanktioneringerne udgør en reel risiko for køreren. Hvis man derfor ønsker at kunne konfiskere en knallert fordi den er tunet, skal forudsætningerne også være til stede for, at politiet kan håndhæve sanktionen – den må ikke være en tom trussel. Håndhævelsesaspektet af sanktioneringen hænger sammen med et kommunikativt aspekt, siger Kim Møller: *'Generelt kan man sige om effektiviteten af en skærpelse, at det handler meget om viljen og ressourcerne til at håndhæve loven fra politiets side. Der skal altså kommu-*

nikeres til de unge, at de rammes af den skærpede straf, hvis de snupper på en tunet knallert. Det handler altså mere om risikoen for at blive taget for den unge end størrelsen af straffen og længden af straffen'. Elementet om at sanktionere knallertkørerens mobilitet ved overgangen til biltrafik, kan derfor have en positiv effekt i form af mindske lyst til at køre ulovligt, køre uden hjelm osv.

Knallertpakkens forslag er primært møntet gruppen af de 15-17-årige. Denne gruppe påvirkes i høj grad af deres nærmeste omgivelser, herunder blandt andet familien. For at forslaget skal have den ønskede effekt er det således vigtigt at sprede kommunikationen til knallertkørerens omgivelser: *'Hvis man mener, at forældrene spiller en central rolle i bekæmpelsen af ulovlig kørsel på knallert,*

Frihed er vigtigere end sanktioner

'Det da rimeligt at antage, at der vil være en vis effekt af en skærpet straf, men samtidig viser mine erfaringer fra tidligere, at (unge) trafikanter værdsætter frihed og mobilitet, som individualiserede transportmuligheder giver - også i forbindelse med sociale arrangementer. Derfor er det også højst sandsynligt, at unge trafikanter vil glædes over de nye muligheder uden at forholde sig eksplicit til lovgivningen. Den daglige transportpraksis kan på så mange måder være meningsfuld og ikke mindst en sej knallert kan komme til at symbolisere myndighed, autonomi og social status - især for de yngre drenge'.

Kilde: Kevin Mogensén, ungdomsforsker ved Center for Ungdomsforskning

skal man målrette sin kommunikation mod forældrene – og det kan sagtens vise sig at være gavnligt for at nå ind til lovovertræderne’ siger Kim Møller.

En anden vinkel på sammenhængen mellem sanktioner og identitet belyses af ungdomsforsker Kevin Mogensen fra Center for Ungdomsforskning ved Roskilde Universitet. Han medgiver, at sanktioner kan have en betydning for den unges adfærd, men fremhæver samtidig at det er friheden og uafhængigheden, som primært vil være attraktiv for de unge. De muligheder, forslaget vil give en ny gruppe unge, vil ikke – af den enkelte unge – blive kædet sammen med selve lovgivningen og dermed sanktionernes karakter. Derfor ligger der også en risiko for, at indførelsen af skærpede sanktioner ikke vil have den store effekt for de unges adfærd, mener Kevin Mogensen.

Overordnet set vurderes det, at forslagets fokus på øgede sanktioner kan være medvirkende til, at mange unge får skærpet opmærksomheden på deres knallertadfærd. Det hænger først og fremmest sammen med sanktionernes karakter og direkte konsekvens for den enkeltes bevægelsesfrihed.

De skærpede sanktioner vil dog næppe pr. automatik have en præventiv effekt. Hvis forslaget gennemføres, er det således afgørende, hvordan sanktionerne bliver kommunikeret og hvem man vælger at rette sin kommunikation imod.

6. Resultater

Rapporten har løbende sammenfattet nedenstående resultater:

- ✎ De risici som er knyttet til knallertpakkens forslag er ikke primært knyttet til selve knallerten som transportmiddel, men derimod til den ulovlige og risikobetonede adfærd, som – relativt få - knallertkørere har. Adfærden er her i udpræget grad knyttet til en række sociologiske forhold som livsstil og identitet, især blandt en gruppe unge.
- ✎ Lidt forenklet kan det opsummeres, at knallerten først og fremmest er et farligt transportmiddel, hvis der køres ulovligt på den. Der er ikke stor risiko forbundet med at køre lovligt på knallert.
- ✎ Ingen andre lande i EU har så høje aldersgrænser for knallertkørsel som Danmark. I samtlige andre EU-lande er aldersgrænsen mellem 13 og 16 år. Selv hvis knallertpakkens ændrede aldersgrænser indføres, er de danske regler blandt de mere restriktive i EU på dette område.
- ✎ Der findes på det danske marked i dag både en ”lille” knallert med max. hastighed 30 km/t. og en ”stor” knallert med max. hastighed 45 km/t.
- ✎ Der var i 2009 indregistreret 166.335 knallert 30 og 61.224 knallert 45 i Danmark. Det er i alt 227.559 knallerter.
- ✎ Antallet af knallerter på vejene er steget med ca. 80.000 siden 2000.
- ✎ Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre knallert end for otte år siden.
- ✎ Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på knallert 30 er det laveste i ti år.
- ✎ Knallert 45 er det transportmiddel, som har været involveret i færrest drabsulykker i 2009 (3 stk.). Tallene fra Sverige ligger endnu lavere.
- ✎ 70 pct. af alle ulykkerne sker for lovbyggere – folk der kører påvirket, for hurtigt eller uden hjelm.
- ✎ I 2009 var der 54 tilfælde af alvorligt tilskadekomne på knallert 45.
- ✎ De 15-17-årige er ikke oftere implicerede i dødsulykker på knallert (knallert 30) end de 35-54-årige. Tværtimod er denne gruppe nærmere underrepræsenteret, når man medregner, hvor stor en del af den samlede bestand, som køres af de helt unge. Dog ligger gruppen samlet set lidt højere i antallet af alvorligt tilskadekomne.

- ✎ Knallertkørsel er stadig blandt de farligste transportmidler i Danmark per kørt kilometer.³³ Dette hænger blandt andet sammen med, at de fleste ulykker sker ved lovovertrædelser.
- ✎ Politiets brug af mobile rullefelter skønnes at have haft positiv indflydelse på incitamentet for tuning. Det indikerer, at sanktioner kan påvirke den trafikale adfærd i positiv retning.
- ✎ Det vurderes, at de øgede transportmuligheder alt andet lige vil kunne få en positiv betydning for unges adfærd i forhold til uddannelsesmotivation, beskæftigelsessituation og sociale aktiviteter. Det er ligeledes vurderingen fra Sverige³⁴.
- ✎ Knallertpakken vil øge unge i landområders muligheder for selvstændig mobilitet og udvide deres bevægelsesfrihed. Dette vurderes at imødekomme en del af de problemer, der er omkring bosætning og fastholdelse i landområder for både unge og deres forældre.
- ✎ Knallertejerskab er mest udbredt i landområder, hvor den disponible indkomst er lavest. De øgede muligheder for mobilitet i landområderne, som knallertpakken afstedkommer for lavindkomstgrupper (herunder gruppen af unge mellem 15 og 18 år), vil betyde, at flere vil få øget fleksibilitet i hverdagslivet. De senere års nedlæggelser af busruter i udkantsområder har påvirket fleksibiliteten negativt.
- ✎ Den trafikale adfærd formes af, hvordan man transporteres/transporterer sig selv gennem opvæksten. Forslaget om at øge flere unge menneskers mulighed for at køre knallert kan modvirke den samfundsmæssige udvikling af såkaldte 'bagsædebørn' og få positiv indflydelse for unges trafikforståelse på sigt.
- ✎ Øget færdselsundervisning og uddannelse i trafikal adfærd er afgørende omstændigheder ved knallertpakken, som kan opveje noget af den risiko, som er forbundet med knallertkørsel.
- ✎ Nyere hjerneforskning peger på, at frontallappernes modning kan være af afgørende betydning for blandt andet unges generelle konsekvenstænkning, herunder deres trafikale adfærd. Det vurderes at kunne øge den eksisterende risiko ved knallertkørsel for yngre trafikanter.
- ✎ Risikoen ved umodne frontallapper hos unge mennesker, der færdes i trafikken på motoriserede køretøjer, har dog tilsyneladende ikke påvirket de svenske ulykkesstatistikker til trods for at aldersgrænsen i Sverige er 15 år.
- ✎ Knallertpakkens forslag om øgede sanktioner forventes ikke at have positiv indflydelse på gruppen af kørere, som kører meget ulovligt. Denne gruppe er på alle områder – også i forhold til trafikal adfærd – vanskelig at nå via præventive tiltag.

³³ DTU 2008:77

³⁴ Vegværket Konsult 2007

- ✎ Knallertpakkens forslag om øgede sanktioner ved lovovertrædelse vurderes at have effekt for de kørere, som kan have tendens til 'ulydig' kørsel, men som ellers færdes almindeligt i trafikken. Sanktionerne medfører begrænsninger for den lovovertrædendes muligheder for mobilitet og det øger sanktionernes præventive effekt i gruppen

7. Bilag 1: Erfaringer fra Sverige

I indsamlingen af erfaringer fra udlandet fokuseres her særligt på Sverige, fordi Sveriges lovgivning ligner den, der foreslås i knallertpakken. Sverige har eksempelvis erfaringer med, at unge fra 15 års alderen kører på knallert 45 og de har ligeledes skærpede krav om uddannelse. Vi kan derfor med fordel se på de svenske erfaringer, deres ulykkestal og den type knallertkørsel ændringerne har medbragt for at danne os et billede af, hvilke udfordringer der er i Danmark.

- ✎ Antallet af dræbte på knallert i Sverige er lavere end i Danmark på trods af, at Sverige har ca. 110.000 flere knallerter på vejene.
- ✎ Frekvensen af ulykker i Sverige i 2009 er noget lavere end i Danmark (0,007 i Sverige og 0,197 i Danmark)
- ✎ Antallet af omkomne ved knallertulykker er ikke steget i Sverige, siden knallertens gennemsnitshastighed blev øget i 2000 – dog er det samlede antal svært tilskadekomne steget i takt med, at der er blevet flere knallerter på vejene.
- ✎ Tal fra Trafikverket viser, at udviklingen i de senere år bærer i retning af flere dødsulykker, samt flere svært tilskadekomne på stor knallert end på lille knallert. Dette forhold skyldes at antallet af knallert 45 er steget markant på bekostning af knallert 25.
- ✎ Samme forklaring ligger bag det forhold, at antallet af dødsulykker på knallert 25 er faldet i takt med, at det er steget for knallert 45. Tallene udligner dog hinanden således, at det samlede dødstal ikke er steget.
- ✎ Lovbrud er medvirkende årsag til mange af de svenske ulykker: I fire ud af ti af de tilfælde, hvor et ungt menneske er omkommet i en knallertulykke i Sverige, har knallerten vist sig at kunne køre for stærkt. I syv ud af ti tilfælde, hvor en knallertkører er omkommet i en ulykke, har knallerten enten været tunet eller knallertføreren har kørt spirituspåvirket.
- ✎ De 15-17-årige er impliceret i hovedparten af de tilfælde, hvor knallertføreren kommer svært til skade. NTF arbejder på denne baggrund på, at alderen for hvornår man kan erhverve sig kørekort til stor knallert i Sverige, hæves til 16 år.
- ✎ I Sverige har der været en bekymring for, at for høje omkostninger ved de nye knallertkørekort, som blev indført i oktober 2009, kunne medføre, at salget af knallert 45 faldt og at dette ville forårsage en øget forekomst af tunede knallert 25ere. Det er endnu for tidligt at konstatere om det er tilfældet.
- ✎ Knallertulykker i Sverige kendetegnes blandt andet ved, at størstedelen af dem forekommer i tætbefolkede områder og ikke i udkantsområderne.

- ✎ Undersøgelser konkluderer, at tuning ikke er en isoleret adfærd, men relateret til en bestemt type livsstil og forældrene er vigtige at inddrage i bekæmpelsen af tuningproblemet.
- ✎ Flere muligheder for mobilitet er vigtigt for unge i svenske udkantsområder. Knallerten er et unikt transportmiddel i den forbindelse.

7.1 Knallertlovgivning i Sverige

I 2000 bliver EU-knallerten indført i Sverige. For denne knallert er det tilladt at køre op til 45 km/t modsat tidligere, hvor en knallert i Sverige max. måtte køre 30 km/t. Indførslen af knallert 45eren fører til en opdeling i to knallertklasser; klass I (45 km/t) og klass II (25 km/t). Den nye ændring omfatter også de ældre knallert 30, som klassificeres som en knallert klasse II.

Ligesom for knallert 30 bliver det lovligt at køre knallert 45eren, når man er fyldt 15. Dog skal knallert 45eren registreres med gyldig nummerplade og kørekort er påkrævet.

Den statslige institution Vägverket Konsult³⁵ skriver i en sammenfatning af en rapport fra 2007³⁶ om sammenhængen mellem unges behov for mobilitet og brug af knallert i Sverige. For børn og unge er mobiliteten vigtig. Specielt når man kommer op i teenageårene, vokser behovet for at kunne bevæge sig mellem hjemmet, venner og fritidsaktiviteter. Derfor er knallerten et unikt transportmiddel, som giver selvstændighed, samtidig med at den har en forholdsvis lav hastighed. Sverige afviger fra Danmark ved at have væsentlig større afstande og flere udkantsområder, her forstået som områder med lav befolkningstæthed, end vi kender herhjemme.

Interessen for knallerter er da også steget i Sverige, hvilket bl.a. kan ses ved, at nysalget fra 2000 til 2006 tredobledes³⁷. Der findes ca. 350.000 knallerter i Sverige, hvoraf ca. 130.000 er de såkaldte EU-knallerter³⁸, knallert 45eren.

³⁵ Vägverket Konsult blev i 2008 en del af det statsejede aktieselskab Vectura, jf. Vectura 2010.

³⁶ Vägverket Konsult 2007 Sammanfattning

³⁷ Vägverket Konsult 2007 side 1.

³⁸ Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) 2010

7.2 Aldersgrænser i Sverige

For Sverige er aldersgrænsen og de medfølgende krav, at frem til oktober 2009 kunne alle fra det fyldte 15. år køre 25 km/t uden kørekort og uddannelse. Herefter blev en mindre teoretisk uddannelse og teoretisk prøve påkrævet, som giver et førerbevis. Frem til oktober 2009 kunne alle fra det fyldte femtende år køre 45 km/t med en mindre teoretisk uddannelse og teoretisk prøve, som resulterede i et

Lovgivning indført år 2000

Knallert klass I

- Knallerter i klass I må højest køre 45 km/t.
- Knallerten skal registreres og nummerpladen skal være af samme type som de der gælder for motorcykler.
- Føreren skal min. være 15 år.
- For at køre en klass I knallert er kørekort påkrævet.
- Klass I knallerter må ikke køres på cykelstier, motorvej eller motortrafikvej.
- Der findes intet krav om afgift eller teknisk inspektion.
- Knallerten skal forsikres.
-

Knallert klass II

- Knallerter i klass II må højest køre 25 km/t.
- Den skal have pedaler.
- Føreren af en knallert klass II skal være fyldt 15 år.
- Klass II knallerter må køres på cykelstien – med mindre denne er for smal, så kan kørebanen anvendes.
- Knallert 30 regnes for en klass II herefter.
- De anmærkninger som gælder for cyklister, skal følges.
- Knallertføreren skal altid have forsikringspapirer på sig, således at de kan fremvises, hvis knallerten stoppes

Kilde: Vägverket Konsult 2007

førerbevis. Efter seneste lovændring i 2009 tilføjes en praktisk del til uddannelsen og en teoretisk prøve hos Vägverket for at kørekortet kan opnås.

Det foreslås, at de nye kørekort efter ændringen i 2009 kan blive frataget føreren, eller denne kan få en advarsel.

Hvordan opnås kørekort til knallert 45 efter okt. 2009

- Der indgives ansøgning til Transportstyrelsen om at opnå kørekort.
- Der gennemføres en uddannelse, som indeholder både teoretisk og praktisk undervisning.
- Undervisning der modtages for at kunne opnå kørekort skal sammenlagt strække sig over min. 12 timer og skal indeholde både praktiske og teoretiske elementer – som f.eks. kørsel i trafikken.
- Afslutningsvis gennemføres en prøve hos Vägverkets förarprovskontor.

Kilde: ntf.se

Efter 2009 er knallertkørsel stadig tilladt i Sverige fra det fyldte 15. år, såfremt man anskaffer sig et kørekort til enten stor eller lille knallert. Den samlede pris på et kørekort til stor knallert vurderes at ligge på mellem 3.000 til 5.000 svenske kroner³⁹ for administration af ansøgning hos Transportstyrelsen, undervisning og prøve.

Jönköping NU har 1. sep. 2009, efter vedtagelsen af det nye kørekort på EU-knallerter, talt med Knallertforhandlere i Jönköping, som udtrykker bekymring for om det nye kørekort vil føre til mindre salg og øget tuning.

Hvis omkostninger for dette nye kørekort bliver for høje, risikerer det at få den utilsigtede konsekvens, at antallet af tunede knallert 25ere vil stige – i takt med at salget af EU-knallerter (45) falder. Tuning anses for et ofte forekommende problem i Sverige.⁴⁰

7.3 Knallertulykker i Sverige

Årsagerne til at undervisnings- og prøvekravene blev udbygget i år 2009 skal bl.a. findes i ulykkesstatistikken. Knallerter er ifølge Trafikverkets statistikker det transportmiddel, der er ophav til flest svært tilskadekomne børn i alderen 0-17 år⁴¹. Sveriges Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) arbejder for sikker trafik og skal betragtes som søsterorganisation til det danske Rådet for Sikker Trafik. NTF har en særlig bevågenhed omkring knallerter, da det er det køretøj, der har højest døds- og skadesrisiko per kørt kilometer. Statistikken viser også, ifølge NTF, at de 15-årige er impliceret i størstedelen af knallertulykker med personskade. Høj fart, lav alder og manglende erfaring øger risikoen, ifølge NTF⁴². Dette tal viser en tendens, som også gør sig gældende i Danmark, nemlig

³⁹ www.ntf.se

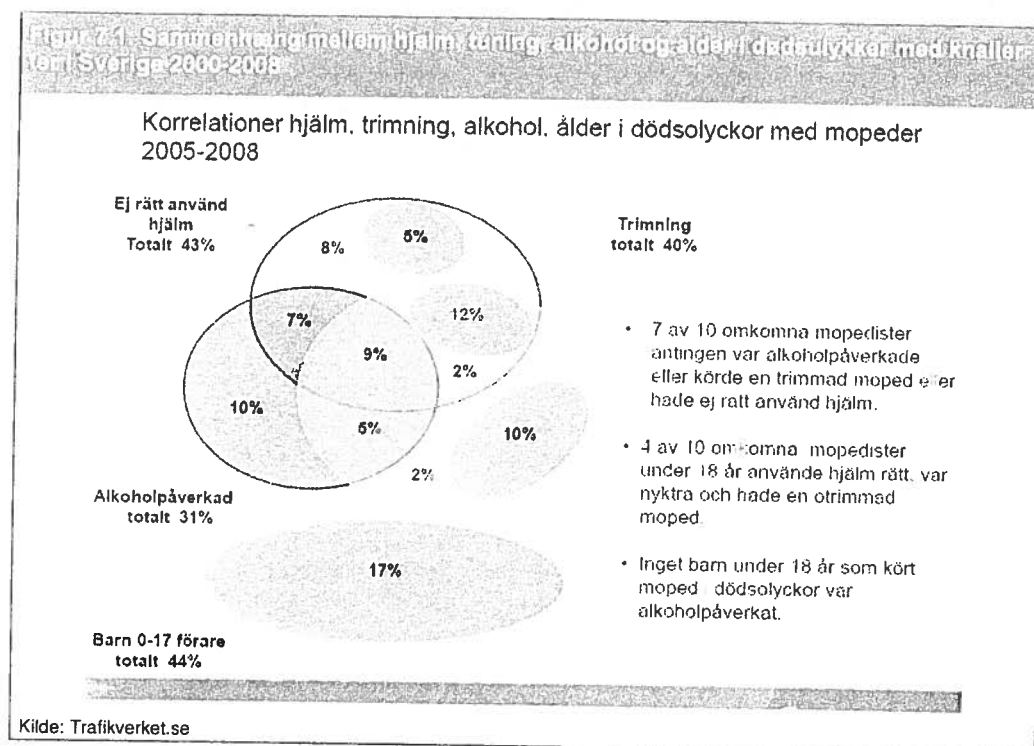
⁴⁰ www.ntf.se

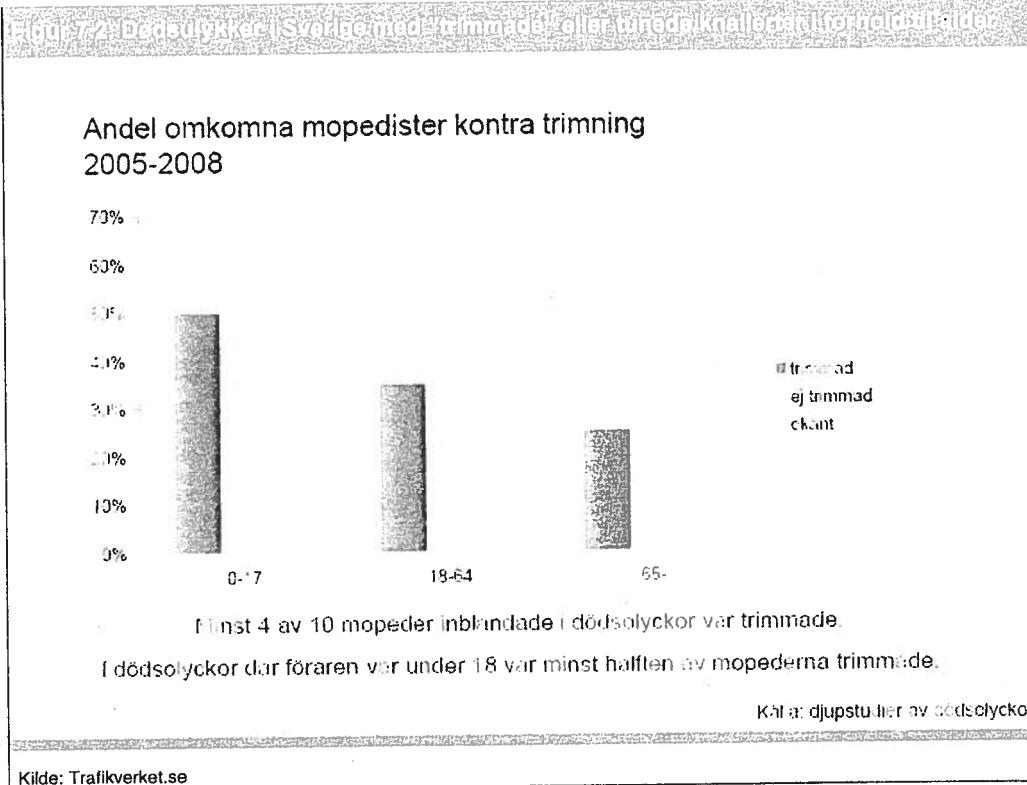
⁴¹ www.Trafikverket.se

⁴² www.ntf.se web 1

at debutåret generelt set er det farligste for trafikanter. Risikoen følger så at sige med aldersgrænsen – uanset dennes niveau.

Det skal bemærkes, at i fire ud af ti af de tilfælde, hvor et ungt menneske er omkommet på en knallert, har knallerten vist sig at være tunet. Unges knallertkørsel og herunder tuning af knallerter, anses derfor som et område der kræver fortsat bevågenhed.





Tallene fra Trafikverket viser generelt, at udviklingen i de senere år bærer i retning af flere dødsulykker, samt flere svært tilskadekomne, på stor knallert end på lille. Dette skal ses i sammenhæng med, at antallet af solgte store knallerter, indenfor de senere år, langt overstiger antallet af solgte knallert 25ere. I 2007 oversteg antallet af forsikrede knallert 45ere for første gang antallet af forsikrede små knallerter. Det samlede antal knallerter på de svenske veje vurderes i tråd hermed også at være steget over de senere år. Antallet af EU-knallerter i trafikken steg fra 2004 til 2006 til omkring det dobbelte⁴³. Tallene er opgjort i faktiske tal og skal altså forstås i relation til den stigende knallertbestand.

⁴³ Vägverket Konsult 2007 side 1.

Tabell 7.1: Indekstal over knallertulykker med dræbte og alvorligt tilskadekomne i Sverige 2000-2009				
År	Dræbte	Indekstal	Alvorligt tilskadekomne	Indekstal
2000	10	83	198	72
2001	8	67	227	83
2002	12	100	274	100
2003	9	75	251	92
2004	18	150	259	95
2005	8	67	296	108
2006	15	125	329	120
2007	14	117	342	125
2008	11	92	300	109
2009	11	92	310	113

Kilde: Trafikverket.se og New Insight
Index: 2002 = 100

Tabell 7.2: Frekvens i pct af knallertulykker i Sverige fordelt på dødsulykker og alvorligt tilskadekomne 2009					
År	Antal knallerter	Dødsulykker	Frekvens af dødsulykker i pct.	Alvorligt tilskadekomne	Frekvens af svært tilskadekomne i pct.
2009	350.000	11	0,003	310	0,089

Kilde: Trafikverket.se og New Insight

7.3.1 Dødsulykker

Tabell 7.3: Omkomne ved knallertulykker i Sverige fordelt på knallert 45 og 25			
År	Knallert 45	Knallert 25	I alt
2000	0	10	10
2001	0	8	8
2002	1	11	12
2003	5	4	9
2004	9	9	18
2005	1	7	8
2006	7	8	15
2007	11	3	14
2008	6	5	11
2009	7	4	11

Kilde: Trafikverket.se

Antallet af dødsulykker på knallert 25 er faldet i takt med, at den er steget for knallert 45. Tallene udligner dog hinanden således, at der for det samlede dødstal ikke kan iagttages en stigning. Dvs. at antallet af dødsulykker efter, at der er blevet flere knallert 45ere på vejene, ikke er steget til et niveau, der er markant højere end tallet for år 2000, hvor knallert 45ere netop var blevet indført i Sverige. Det gennemsnitlige antal dødsulykker for årene 2000 til 2009 er: 11,6, hvor dødstallet i år 2000 var 10.

I de ti år hvor man i Sverige har haft mulighed for at køre 45 km/t som 15-årig, frem for 30 km/t, er der således ikke sket en sikker stigning i dødstallet for knallertulykker, selvom der kan iagttages nogle udsving for enkelte år både i positiv og negativ retning.

7.3.2 Svært tilskadekomne efter knallertulykker

Tabel 7.4: Svært tilskadekomne efter knallertulykker i Sverige / Ordalt på knallert 45 og 25			
År	Knallert 45	Knallert 25	I alt
2000	4	194	198
2001	14	213	227
2002	36	238	274
2003	41	210	251
2004	73	186	259
2005	114	182	296
2006	162	167	329
2007	187	155	342
2008	191	109	300
2009	187	123	310
2010	1	3	4

Kilde: Trafikverket.se

I alt har der siden 2000, hvor knallert 45eren blev indført i Sverige kunne ses en stigning i antallet af knallertulykker, hvor knallertføreren er kommet alvorligt til skade. Dette skal dog ses i lyset af, at der også generelt set er kommet flere knallertulykker på vejene. NTF udtrykker sig således om udviklingen: *"Skadade med moped klass 2 har minskat under de senaste 3 åren medan de med klass 1 har ökat kontinuerligt under de senaste 6 åren. Detta beror till stor del på förändringar i antalet registrerade mopeder. Antalet mopeder klass 1 förutspås öka i framtiden."*⁴⁴

Overordnet set er antallet af alvorlige personskeader ikke steget efter at knallertens gennemsnits hastighed er blevet øget – til gengæld har man over de senere år kunne iagttage en stigning i antallet af svært tilskadekomne.

⁴⁴ Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) 2009 side 34.

7.3.3 Svært tilskadekomne fordelt på aldersgrupper

Tabell 7.6: Svært tilskadekomne knallertførere fordelt på aldersgrupper							
År	0-14 år	15-17 år	18-24 år	25-64 år	65+ år	Ukendt	Total
2000	22	114	16	40	6		198
2001	23	135	21	41	7		227
2002	37	150	25	56	6		274
2003	32	152	16	47	4		251
2004	33	163	17	45	1		259
2005	41	177	27	46	5		296
2006	31	199	24	70	5		329
2007	43	216	15	59	5	4	342
2008	25	173	19	77	5	1	300

Kilde: Trafikverket.se

NTF fokuserer i Sverige meget på sammenhængen mellem alder og knallertulykker. Af tabellen fra Trafikverket kan det aflæses, at gruppen af de 15-17årige er impliceret i hovedparten af de tilfælde, hvor knallertføreren kommer svært til skade. Gruppen skiller sig markant ud, hvilket har fået NTF til at arbejde for, at alderen for hvornår man kan erhverve sig kørekort til stor knallert i Sverige, hæves til 16 år. Udover at de fleste knallertulykker implicerer unge i aldersgruppen 15-17 år, så kendes knallertulykker i Sverige ved, at størstedelen af dem forekommer i tætbefolkede områder og ikke i udkantsområderne.⁴⁵ NTF arbejder bl.a. for at overvågning med tuning skærpes, at der sker overvågning og bliver informeret om brug af hjelm.⁴⁶

7.4 Lovovertrædelse i forbindelse med knallertkørsel

I Sverige er tuning og anden lovovertrædelse et indsatsområde som myndigheder og andre interessenter, som f.eks. NTF, har stor fokus på i forbindelse med knallertkørsel og ikke mindst ulykkesforebyggelse.

I dødsulykker spiller også hjelmen en rolle - i flere af disse har føreren enten ikke haft hjelm på eller ikke haft hjelmen fastspændt.

I 2008 udkom en rapport vedrørende tuning af knallerter. Rapporten omhandler risikogrupper og politiindsatser, der modvirker tuning mv. Rapporten viste, at politiindsatser for at mindske tuningen ikke havde nogen effekt på unges mening om tuning i de fire casebyer. Forældrenes holdning viste sig derimod at være en faktor. Undersøgelsen konkluderer, at tuning ikke er en isoleret adfærd, men relateret til en bestemt type livsstil.⁴⁷

⁴⁵ www.trafikverket.se

⁴⁶ Ntf.se

⁴⁷ vti rapport 631, 2008. "Unga på moped" www.vti.se/publikationer

Samtidig finder rapporten fra Vägverket Konsult⁴⁸, efter EU-knallerten indførsel i Sverige, ikke betydelige forskelle mellem knallert 45ere og knallert 25ere, der giver anledning til at foreslå en anden skade- og ulykkesforebyggelse. De foranstaltninger, der i undersøgelsen viste sig at have en effekt på kørere af tidligere knallerttyper, vurderes også at have en indvirkning på 45-knallertkørere. De områder som rapporten anbefaler at prioritere for at øge sikkerheden ved knallertkørsel er, at øge risikobevisthed hos de 15-16-årige, få flere til at bruge hjelm, øge alkoholkontrollen samt kontrollere for tuning.

⁴⁸ Vägverket Konsult 2007.

8. Bilag 2: Aldersgrænser for knallertkørsel i udlandet

Samtlige lande i EU har lavere aldersgrænser end Danmark for knallertkørsel. Følgende tabel kortlægger, hvilke aldersgrænser for knallertkørsel der findes i sammenlignelige nabolande.

EU-lande	Lille knallert (25 km/t)	Stor knallert (45 km/t)
Sverige	15 år	15 år
Tyskland	15 år	16 år (nedsættes til 15 i 2013 ifølge ETRA)
UK	16 år	16 år*
Østrig	uoplyst	16 år
Polen	uoplyst	13 år
Italien	14 år**	14 år
Holland	16 år	16 år
Belgien	16 år	16 år
Spanien	uoplyst	14 år (15 fra 2010)
Frankrig	uoplyst	14 år
Tjekkiet	uoplyst	15 år

Kilde: ETRA (European Two-wheel Retailers Association)
 Note: *som 14 årig må man køre en "electrically assisted pedal cycle", men dette svarer ikke til en lille knallert.
 ** Der skelnes ikke mellem lille og stor knallert

Der er EU-lande, hvor aldersgrænsen for lille knallert 25 ikke er oplyst. Det hænger formodentlig sammen med, at der i disse landes lovgivning ikke skelnes mellem regler for knallert 25 og knallert 45.

9. Bilag 3: Uddybende information om knallertsituationen i Danmark

9.1 Knallertbestanden i Danmark

Tabel 9.1 Bestand af knallerter i Danmark			
År	Knallert 45 i alt	Knallert 30 i alt	I alt
1997	18.243	80.000	98.243
1998	33.986	80.000	113.986
1999	48.107	85.000	133.107
2000	57.707	90.000	147.707
2001	64.615	93.870	158.485
2002	67.975	102.828	170.803
2003	68.591	106.555	175.146
2004	67.961	125.283	193.244
2005	67.313	142.693	210.006
2006	66.653	153.705	220.358
2007	65.284	163.362	228.646
2008	63.263	166.643	229.906
2009	61.224	166.335	227.559
2010	57.866	na	na

Kilde: Danmarks Statistik

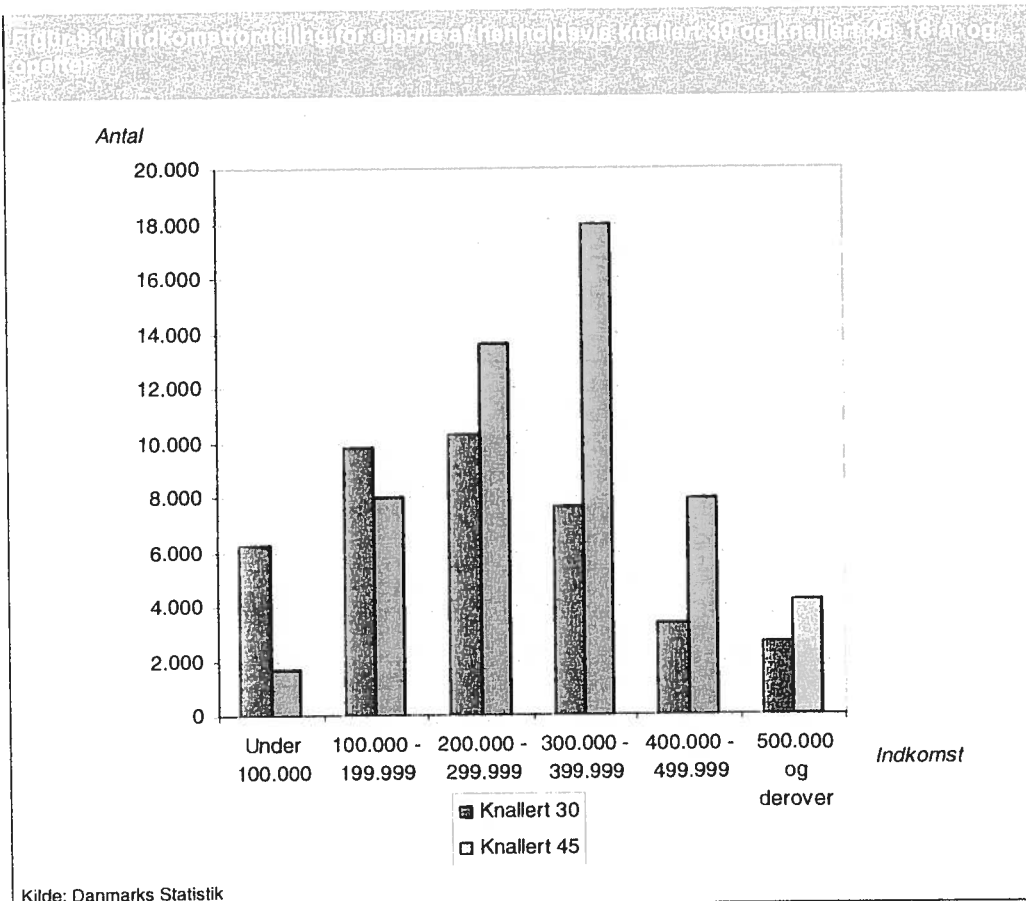
Bestanddelen af knallerter er cirkatal. Antallet af knallert 45 er de faktiske tal, da disse skal registreres ved brug. Knallert 30 har først skullet registreres fra 2006, og derfor *kendes det eksakte antal ikke*. Tallene på knallert 30 ovenfor er beregnede tal, og I alt-tallene er summen af de beregnede tal for knallert 30 og de faktiske tal for knallert 45.

Beregningen er foretaget på følgende vis: Der er fastsat et basistal på 90.000 knallerter for år 2000. Fra 2000-2006 har man tal for registreret import og eksport af knallerter (der kan være høj fejlmargen for disse tal). Antallet af knallerter øges hvert år med antallet af importerede minus antallet af eksporterede knallerter. Fra 1/7 2006 og frem har det været lovpligtigt at registrere knallert 30, og derfor kender man de faktiske tal for disse. For alle årene vurderes det, at der skrotes syv pct. af den samlede bestanddel hvert år.

9.2 Sociale forhold

Tabell 9.2: Uddannelsesniveau for dejerne afhængigt af knallert 30 og knallert 45, 18 år og oparten		
Uddannelse	Knallert 30	Knallert 45
Grundskole	53,8	35,8
Almengymnasial	2,0	2,6
Erhvervsgymnasial	0,7	1,2
Erhvervsfaglig	31,3	45,5
KVU	2,9	4,5
MVU	4,0	6,2
Bachelor	0,2	0,5
LVU	0,9	1,4
Uoplyst	4,1	2,3
I alt	100	100
Kilde: Danmarks Statistik		

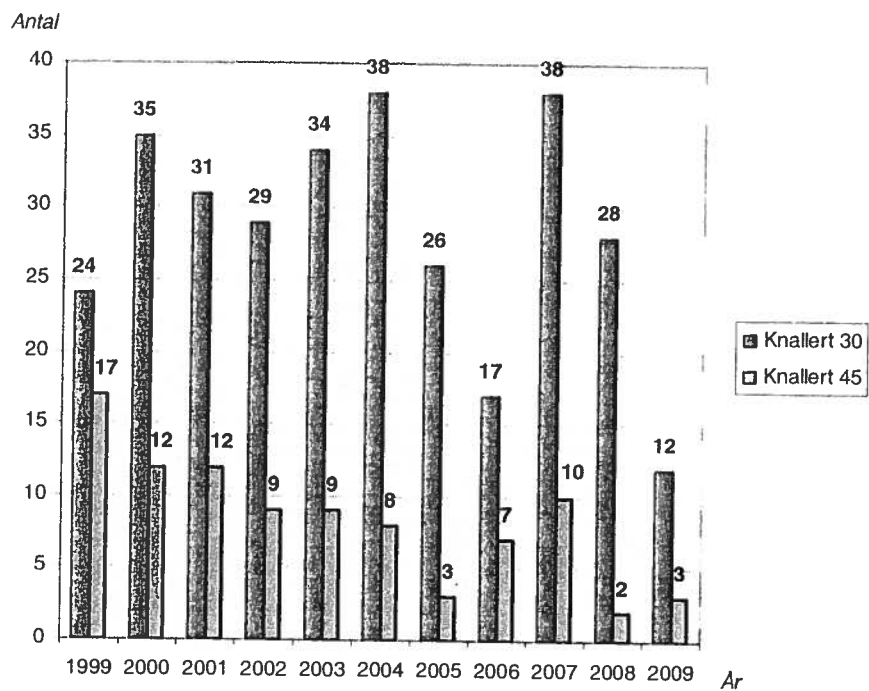
Uddannelsesniveauet blandt knallertbrugerne er generelt forholdsvis lavt og i gadebilledet er der langt mellem knallertkørende forskere og akademikere. Der er en tendens til, at brugerne af knallert 45 har en lidt længere uddannelse end brugerne af knallert 30. For begge knallerttyper gælder det dog, at mere end 80 pct. har grundskolen eller en erhvervsfaglig uddannelse som deres højeste fuldførte uddannelse.



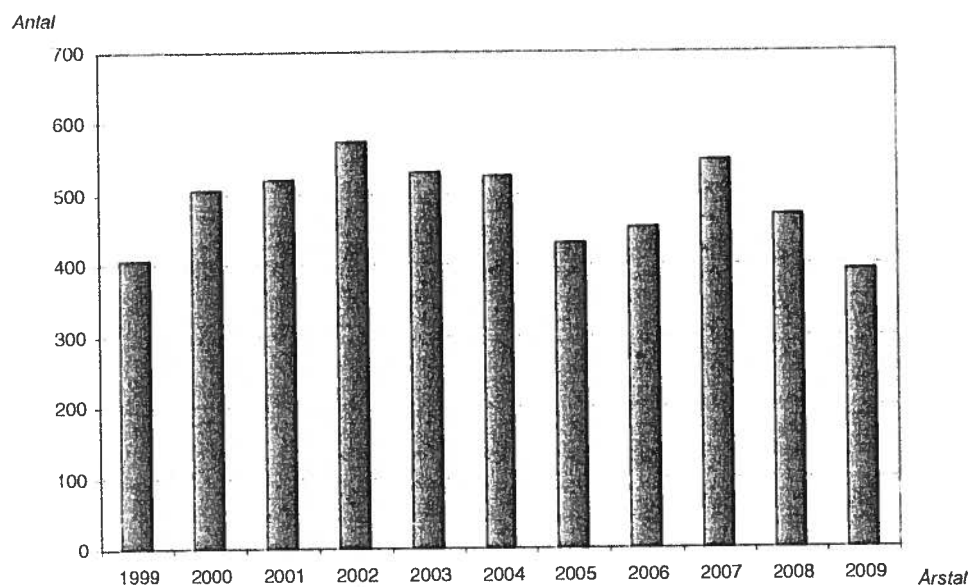
Indkomstdelingen viser, at knallert 30 er et populært transportmiddel blandt borgere med en forholdsvis lav indkomst, mens ejerne af en knallert 45 generelt har en højere indkomst. Forskellen mellem de to typer skyldes givetvis anskaffelsesprisen.

9.3 Dansk risikostatistik

Figur 9.2: Dreiebånd på knallert 30 og 45

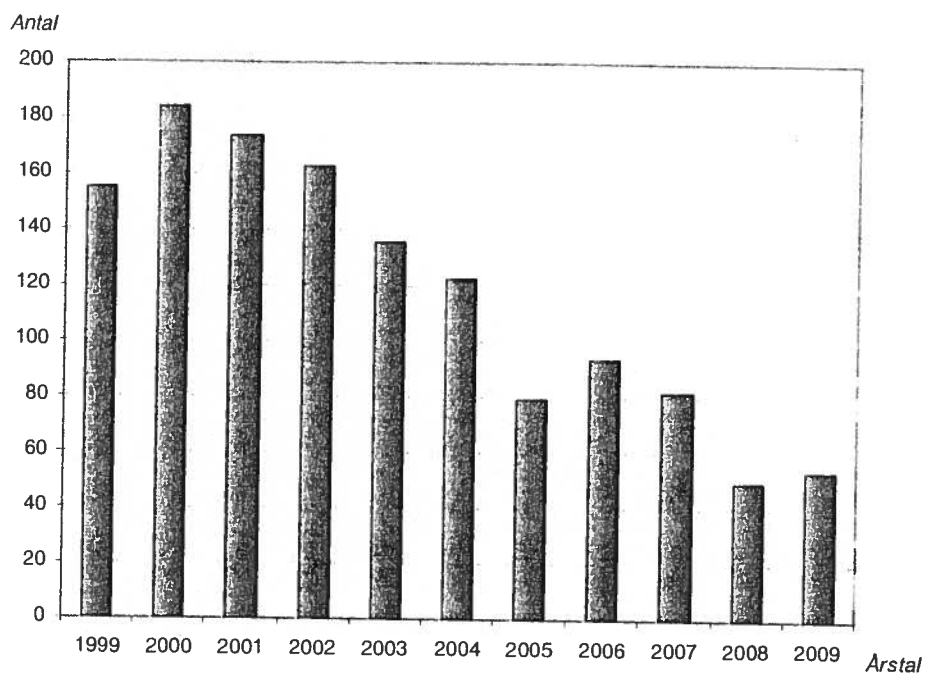


Figur 9.3: Alverlig trafikada kompromitteret



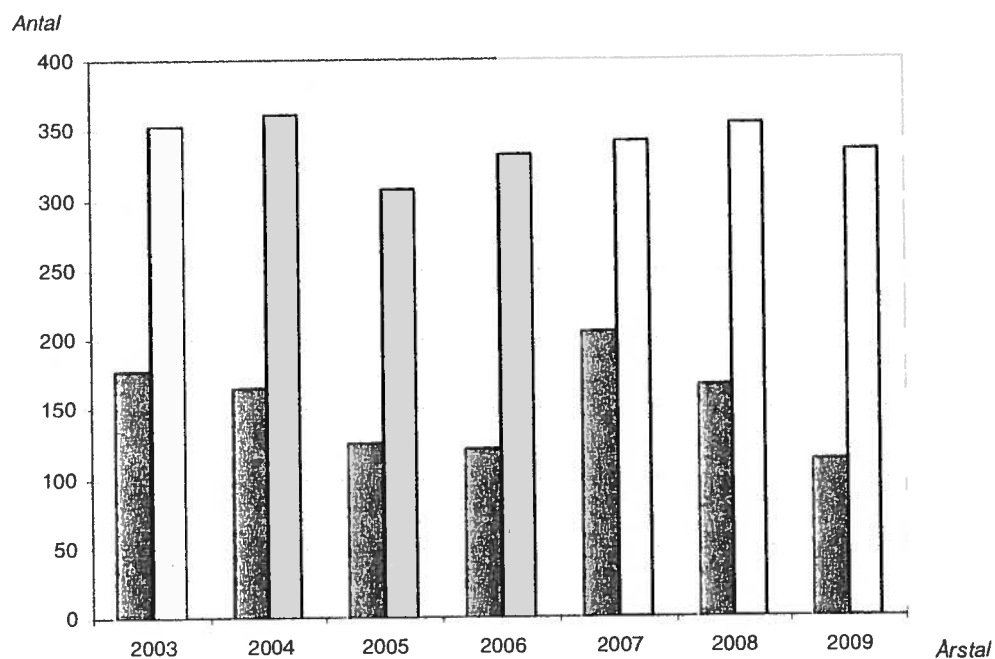
Kilde: Sikkertrafik.dk & for året 2009: Vejdirektoratet.dk

Figur 8.4. Årlig trafikale skader på knallert 45



Kilde: Sikkertrafik.dk & for året 2009: Vejdirektoratet.dk

Figur 8.5: Alvorligt tilskadekomne knallert og 45-
Mærkebil 15-17 årige, lyseblå øvrige aldersgrupper



Kilde: Sikkertrafik.dk & for året 2008 + 2009: Vejdirektoratet.dk

Figur 8.6: Ulykker med knallert fordelt på dødsulykker, alvorligt tilskadekomne og uheld med personskader i forhold til trafikens i pct.

Ar	Antal knallerter	Dødsulykker	Frekvens af dødsulykker i pct.	Alvorligt tilskadekomne	Frekvens af alvorligt tilskadekomne i pct.	Ulykker med personskade	Frekvens af uheld med personskader i pct.
2001	18.243	43	0,027	696	0,439	1312	0,828
2002	33.986	38	0,022	737	0,431	1371	0,803
2003	48.107	43	0,025	668	0,381	1278	0,73
2004	57.707	46	0,024	650	0,336	1188	0,615
2005	64.615	29	0,014	511	0,243	942	0,449
2006	67.975	24	0,011	547	0,248	998	0,453
2007	68.591	48	0,021	629	0,275	1107	0,484
2008	67.961	30	0,013	521	0,227	966	0,42
2009	67.313	15	0,007	448	0,197	749	0,329

Kilde: Danmarks Statistik og New Insight

Tabellen viser, at det fra 2000-2009 er blevet mere sikkert at køre på knallert. Frekvensen af både dødsulykker, alvorligt tilskadekomne og uheld med per-

sonskader generelt har ændret sig. Fx er tallene i 2002 for dødsulykker 38/0,027, mens de i 2008 er 30/0,013 og for ulykker med alvorligt tilskadekomne 737/0,431 og 521/0,227.

- Bemærk at tallene for bestanddelen af knallert 30 er beregnede tal, de faktiske tal for knallert 30 findes ikke. I forhold til at beregne ulykkesfrekvens er det af mindre betydning, da frekvensen ikke handler om *faktiske tal*, men om hvorvidt der kan aflæses en *tendens i udviklingen* af ulykkestal.
- Der kan aflæses en tendens – på trods af et stigende antal knallerter 2000-2009, er ulykkesfrekvensen faldet. Det samme er antallet af ulykker med personskader, hvilket er bemærkelsesværdigt, da antallet af knallerter er steget.

Tabel 9.4: Indekstal over frekvensen af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark 2001-2009

Ar	Frekvens af dødsulykker	Indekstal	Frekvens af alvorligt tilskadekomne	Index
2001	0,027	122	0,439	102
2002	0,022	100	0,431	100
2003	0,025	110	0,381	88
2004	0,024	107	0,336	78
2005	0,014	62	0,243	56
2006	0,011	49	0,248	58
2007	0,021	94	0,275	64
2008	0,013	59	0,227	53
2009	0,007	30	0,197	46

Kilde: Danmarks Statistik og New Insight
Index: 2002 = 100

- Ovenstående tabel viser tydeligt, at det er blevet mere sikkert at køre på knallert 2001-2009. Forskellen i indekstal beregnet på ulykker/alvorligt tilskadekomne og frekvens skyldes, at med indekstal beregnet på frekvens tages højde for den øgede bestanddel af knallerter.

Tabel 9.5: Indekstal over knallertulykker med dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark 2001-2009

Ar	Dødsulykker	Indekstal	Alvorligt tilskadekomne	Indekstal
2001	43	113	696	94
2002	38	100	737	100
2003	43	113	668	91
2004	46	121	650	88
2005	29	76	511	69
2006	24	63	547	74
2007	48	126	629	85
2008	30	79	521	71
2009	15	39	448	61

Kilde: Danmarks Statistik og New Insight
Index: 2002 = 100

Tabel 9.6: Dræbte på knallert 48, fordelt på aldersgrupper og årstal										
Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
15-17 år	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
18-19 år	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
20-24 år	1	0	1	0	1	2	0	0	2	7
25-34 år	6	3	2	1	0	1	4	1	0	18
35-44 år	2	3	1	2	0	1	3	0	0	12
45-54 år	1	1	2	3	0	1	0	0	0	8
55-64 år	2	1	1	1	0	0	2	0	0	7
65-74 år	0	0	1	0	0	1	0	1	1	4
75- år	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
I alt	12	9	9	8	3	6	10	2	3	62
Kilde: Danmarks Statistik										

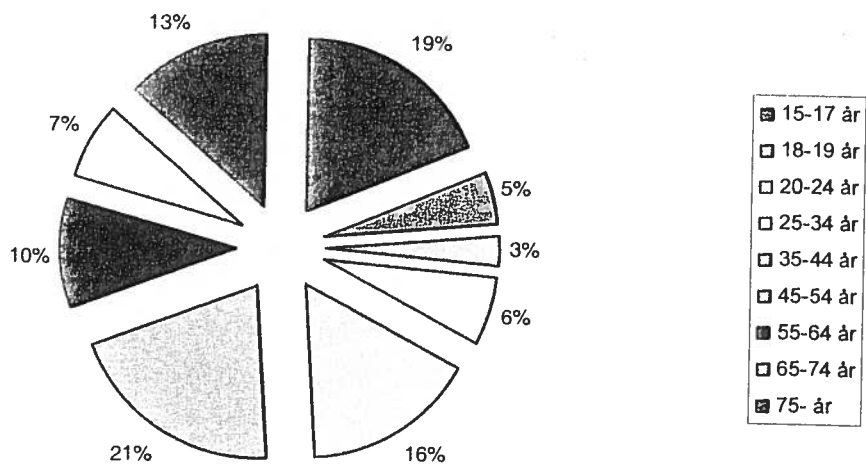
Tabel 9.7: Dræbte på knallert 30, fordelt på aldersgrupper og årstal										
Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
15-17 år	6	5	6	0	5	3	6	5	2	38
18-19 år	1	1	1	2	1	1	2	0	1	10
20-24 år	1	0	1	3	0	0	0	1	0	6
25-34 år	1	2	2	3	0	0	1	3	1	13
35-44 år	4	5	2	7	3	1	6	3	2	33
45-54 år	6	5	6	7	7	3	4	2	1	41
55-64 år	5	1	1	1	1	2	3	6	1	21
65-74 år	0	2	1	3	2	0	4	3	0	15
75- år	3	4	4	5	2	3	3	1	2	27
I alt	27	25	24	31	21	13	29	24	10	204
Kilde: Danmarks Statistik										

Tabel 9.8: Voldtekt på knallert 45, fordelt på aldersgrupper og årstal										
Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
7-14 år	1	1	1	6	0	3	2	1	1	16
15-17 år	9	2	7	11	6	5	7	3	4	54
18-19 år	7	10	8	5	5	4	4	3	6	52
20-24 år	26	22	24	10	16	7	7	6	3	121
25-34 år	41	42	33	24	17	16	16	11	9	209
35-44 år	47	37	31	29	19	23	21	12	14	233
45-54 år	27	31	20	17	8	21	15	9	11	159
55-64 år	12	13	10	16	7	13	5	5	5	86
65-74 år	1	4	3	4	1	1	3	0	1	18
75- år	3	1	0	1	0	1	2	0	0	8
I alt	174	163	137	123	79	94	82	50	54	956
Kilde: Danmarks Statistik										

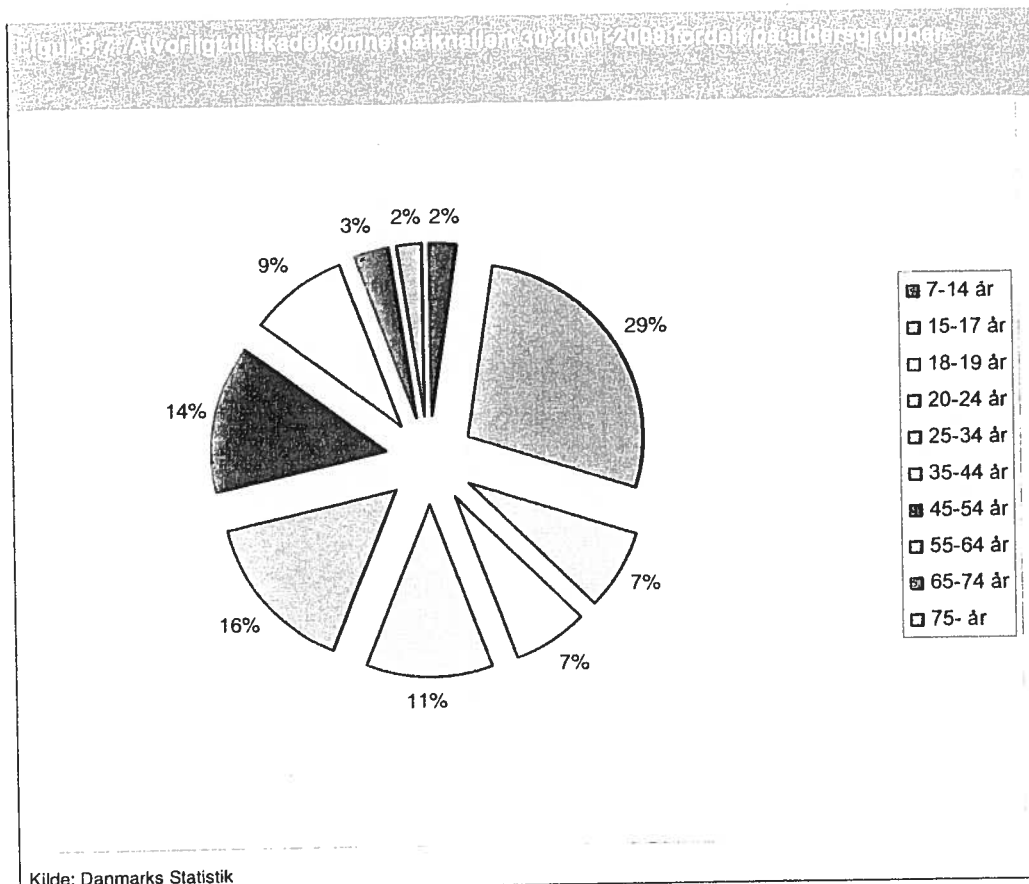
Tabel 9.1: Andelen af tilskadede omkomne på knaller i 30 år, fordelt på aldersgrupper og årstal										
Alders-grupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
7-14 år	9	9	13	10	8	5	17	10	7	88
15-17 år	116	158	118	106	84	84	144	118	83	1011
18-19 år	36	29	31	35	23	27	37	26	27	271
20-24 år	39	32	26	27	26	23	33	32	22	260
25-34 år	63	61	37	47	37	47	46	42	40	420
35-44 år	70	75	73	62	58	57	55	62	52	564
45-54 år	58	59	54	59	48	51	47	71	53	500
55-64 år	41	35	35	35	44	50	31	29	40	340
65-74 år	15	15	16	21	7	14	19	7	11	125
75- år	11	7	9	10	8	9	14	3	7	78
I alt	458	480	412	412	343	367	443	400	342	3657

Kilde: Danmarks Statistik

Figur 9.6: Drejende på knaller i 30 år 2001-2009 fordelt på aldersgrupper



Kilde: Danmarks Statistik



Tabel 9.10: Færdselsskade med personskade efter uheldsart, kørselsår og køn										
Spiritusuheld	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Knallert 45	69	70	62	69	52	39	38	37	18	19
Knallert med konstruktive ændringer	33	32	45	59	59	38	47	29	24	24
Knallert i øvrigt	262	263	255	221	234	185	186	211	210	164

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 9.11: Færdselsskade med personskade efter uheldsart, kørselsår og køn									
Knallert med konstruktive ændringer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I alt	134	194	228	213	166	159	189	140	96

Kilde: Danmarks Statistik

9.4 Danske regler for knallertkørsel

Figur 9.18: Regler for lille knallert 30

- Du må højst køre 30 km/t.
- Du skal bruge en godkendt styrthjelm.
- Du må ikke have en promille over 0,5.
- Der må kun sidde én person på knallerten.
- Du skal følge de færdselsregler, der gælder for cykel.
- Du skal have forsikringsbevis på dig.
- Er du mellem 16 og 17 år, skal du have knallertbevis på dig.
- Hvis du kører mellem 40-42 km/t koster det 1000 kr. i bøde.
- Hvis du kører uden hjelm, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis I kører mere end én person på knallerten, koster det 500 kr. i bøde pr person.
- Hvis du kører over for rødt lys, kører på fortovet eller kører ulovligt på cykelstien, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis du piller nummerpladen af eller undlader at indregistrere en ny knallert, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis du er mellem 16 og 17 år, og kører uden knallertbevis, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis du kører på en ikke registreringspligtig knallert, skal du altid have kvitteringen for din ansvarsforsikring på dig. Hvis du bliver stoppet af politiet uden kvittering, koster det 500 kroner i bøde.

Kilde:

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Lille%20knallert/Boeder%20og%20straffe%20for%20lille%20knallert.aspx>

Figur 9.19: Regler for stor knallert 45

- Du må højst køre 45 km/t.
- Du skal bruge godkendt styrthjelm.
- Du må ikke have en promille over 0,5.
- Du må ikke have passagerer med.
- Du skal følge færdselsreglerne for bil og motorecykel. Men du må ikke køre på motorvej.
- Du skal medbringe dit kørekort.
- Du skal mindst være 18 år.

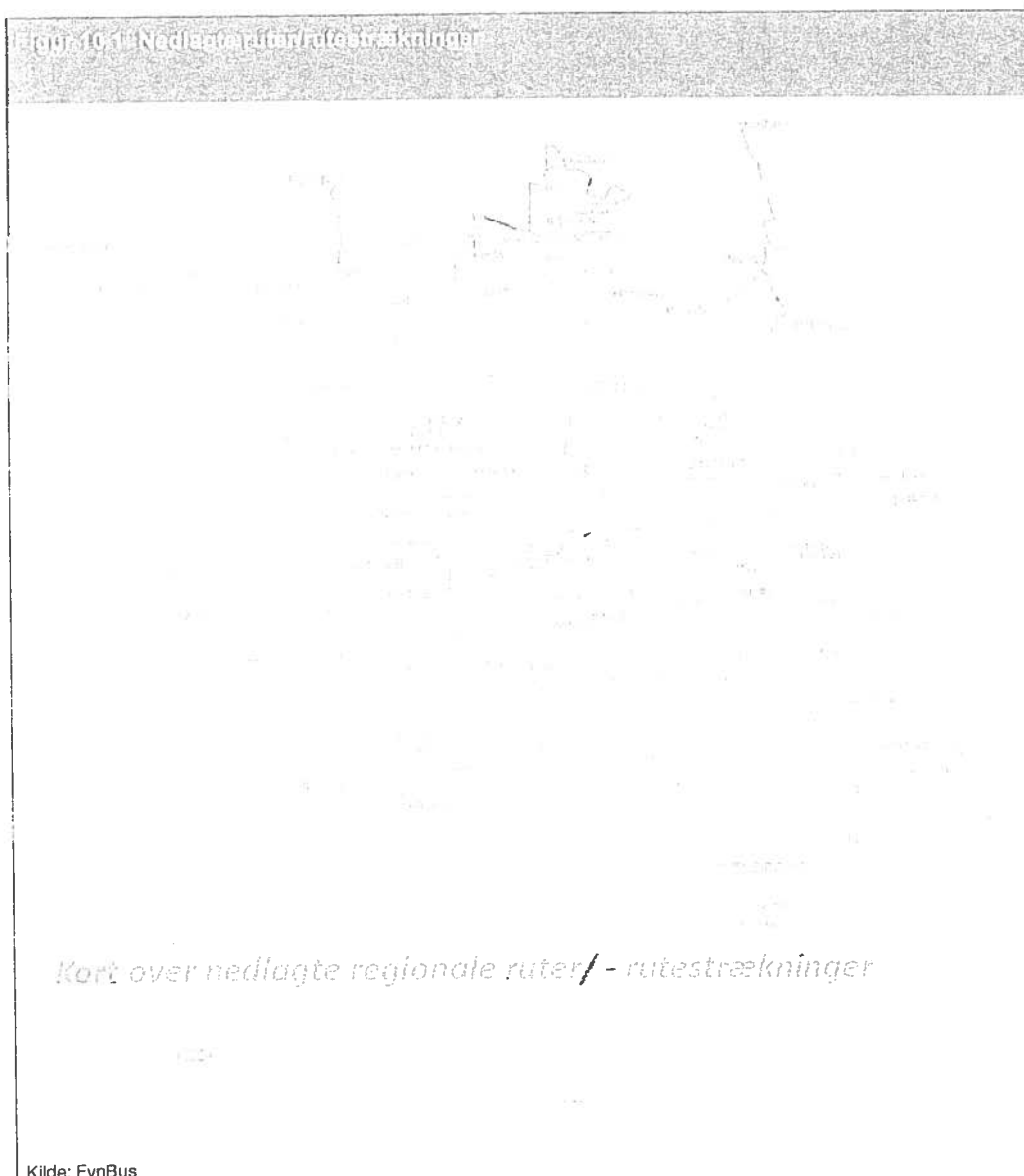
Hvis man har ændret i motor, udstødningsrør eller på udvekslingsforholdet, så knallerten kan køre hurtigere end 45 km/t, har det konsekvenser i form af bøder og konfiskering.

- Hvis du kører uden hjelm, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis du har glemt kørekortet, koster det 500 kr. i bøde.
- Hvis du piller nummerpladen af eller undlader at indregistrere en ny knallert, koster det 1000 kr. i bøde.
- Hvis du kører uden knallertforsikring, koster det 500 kr. i bøde.

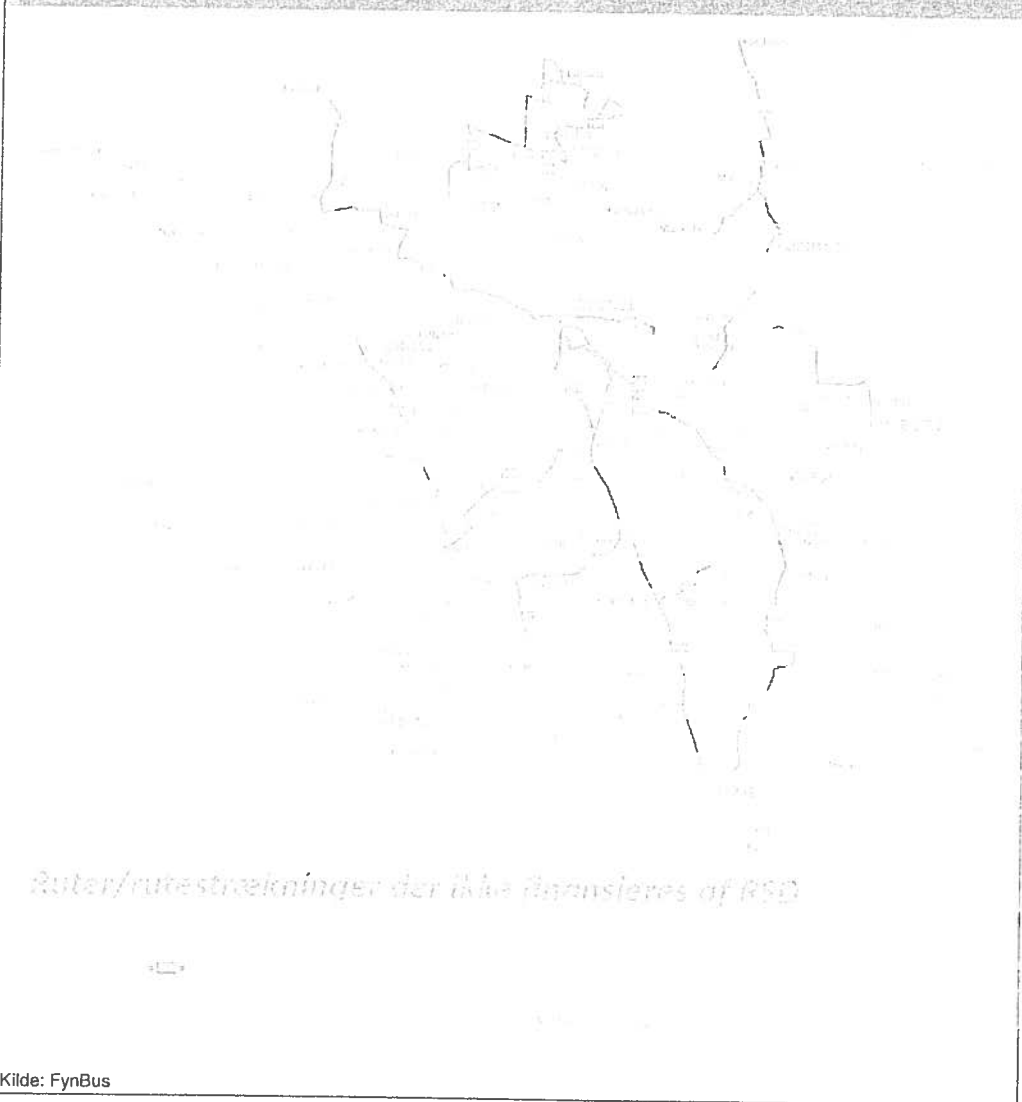
Kilde:

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Stor%20knallert/Boeder%20og%20straffe%20for%20stor%20knallert.aspx>

10. Bilag 4: Busdriften på Fyn efter strukturen



Figur 10.2: Ruter/rutestrekninger der lokale finansieret af RSD



11. Metode

Rapporten er udarbejdet på baggrund af eksisterende rapporter, forsknings- og avisartikler samt generel erfaringsopsamling på knallertområdet – både i Danmark og Sverige.

Risiko-delen af rapporten er baseret på ulykkesstatistikker fra Rådet for Sikker Trafik og Vejdirektoratet, suppleret med tal fra Danmarks Statistik.

Rapportens diskussioner er desuden baseret på en række kvalitative interviews med aktører, som med forskelligt udgangspunkt har nuanceret relevante problemstillinger omkring knallertpakken. Det er vigtigt at understrege, at de interviewede eksperter ikke har forholdt sig eksplicit til knallertpakkens konkrete ordlyd. De har alle fået forelagt de overordnede hovedpunkter, men har ikke modtaget det uddybede forslag. De argumentationer vi fremhæver i rapporten, forholder sig således til knallertpakken ud fra generelle perspektiver. Eksperterne har godkendt de citater, vi har fremlagt i rapporten, men har ikke læst den i sin sammenhæng.

Interviewed interviews	
Navn	Områdekendskab
Henrik Halkier	Professor, Dr. Phil. i turisme og regionale studier, herunder regionalpolitik og regionaludvikling. Ansat ved Ålborg Universitet.
Carsten Abild	Formand for Landsforeningen Landsbyer i Danmark og regionsrådsmedlem i Region Syddanmark
Steffen Damsgaard	Formand for Landdistrikternes Fællesråd
Malene Freudendal-Pedersen	Adjunkt, Ph.d. i trafikplanlægning og sociologisk transportforskning. Ansat ved Roskilde Universitet
Kim Møller	Kriminolog, forskningsassistent ved Århus Universitet
Kevin Mogensen	Ph.D. stipendiat, Center for Ungdomsforskning ved Roskilde Universitet. Forsker i unges livsstil og adfærd.
Jørgen Bendtsen	Ungevejleder og kommunekoordinator i Faxe-Næstved-Slagelse kommuner
Øvrige interviews med ressourcepersoner	Dansk Kørelærer Union Rigspolitiets kommunikationsafdeling Rådet for Sikker Trafik Vejdirektoratet
Kilde: New Insight	

12. Referencer

Brems, Camilla og Munch, Kris (2008): "Risiko i trafikken". DTU Transport. Institut for Transport

Feerup, Anna Louise (2008): Notat vedrørende unges udvikling og modning set i relation til trafiksikker adfærd

Fotel, Trine (2007): Mobilitet i børnehøjde: en mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv. Ph.D.-afhandling, Roskilde Universitet

Freudenthal-Pedersen, Malene (2007): Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagen. Ph.D. afhandling, Roskilde Universitet

Goldberg, Elkhonon (2002): Hjernens dirigent – Frontallapperne og den civiliserede bevidsthed, Psykologisk Forlag

Kyvsgaard, Britta (1998): "Den kriminelle karriere". Jurist- og økonomforbundets forlag.

Lappi-seppälä, Tapio (2000): "Kriminalpolitik – straffrättspolitik. Nordisk tidskrift for kriminalpolitik. Årgang 1987.

Magelund, Lykke (2002): Kollektiv transport på landet – børn, unge og ældres perspektiv. Trafikdage på Ålborg Universitet 2002.

12.1 Artikler og rapporter

Avisen.dk: 'Forskere: Unge skal ikke køre, før de er 21 år' (17.11.2006)

Berlingske Tidende: 'Bagsædebørn bliver farlige trafikanter' (5.11.2003)

Berg, Jessica, Sonja Forward & Stefan Holgersson (2008): Unga på moped - En studie av riskgrupper och riktade polisinsatser för att motverka trimning. VTI Rapport: 631. - www.vti.se/publikationer

Institut for Miljøvurdering (2002): Knallerter. Samfunds- og miljøøkonomiske fordele og ulemper.

NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, (2009): NTF:s verksamhetsinriktning 2010-2011. Fastställd av NTF:s kongress 25. april 2009

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande . NTF (2009): NTF anser... Deklaration 2009.

Politiken: "Nøgne bøller invaderer Polen på knallert" (<http://ibyen.dk/film/article690451.ece>) (16.04.2009)

Politiken: "Fodgængerne lever - stadig- livet farligt". 02.01.2010.

Politiken: "Hver 10ende busrute nedlægges"

(<http://politiken.dk/indland/article549907.ece>) (30.06.2010)

Rigspolitiet (2008): "Notat - Arbejdsgruppens anbefalinger om kørsel på lille og stor knallert". Rigspolitiet

Vejdirektoratet (2010): "Uheldsstatistik året 2009". Vejdirektoratet.

Vägverket Konsult (2007): Mopedolycker efter EU-mopedens införande - Analys av mopedolyckor 2000-2006. Vägverket, Borlänge.

12.2 Links

http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns_ulykker_i_trafikken_kan_for_hindres.aspx (22.6.2010)

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Tal%20og%20statistik%20over%20knallertulykker.aspx> (25.6.2010)

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Stor%20knallert.aspx> (24.6.2010)

<http://www.sikkertrafik.dk/BogU/Knallertundervisning/Nyhedsbreve/Laes%20seneste%20nyhedsbrev.aspx> (30.6.2010)

<http://ldf.landdistrikterne.dk/?p=1419> (30.06.2010)

<http://www.etra-eu.com/>

<http://ibyen.dk/film/article690451.ece> (22.6.2010)

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Lille%20knallert/Boeder%20og%20straffe%20for%20lille%20knallert.aspx> (20.6.2010)

<http://www.sikkertrafik.dk/Paa%20MC%20og%20knallert/Knallert/Stor%20knallert/Boeder%20og%20straffe%20for%20stor%20knallert.aspx> (24.6.2010)

http://www.ntf.se/omoss/pdf/NTF_anser_09.pdf (28.6.2010)

<http://www.ntf.se/konsument/mopeder/> (28.6.2010)

http://www.trafikverket.se/PageFiles/28165/olycksutveckling_moped.pdf (26.6.2010)

<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Olycksstatistik/Vag/Mopedstatistik/Dodade-efter-manad-och-mopedklass-/> (25.6.2010)

<http://www.vectura.se/sv/Om-Vectura/Nyheter/Sambolagisering-av-Vagverket-Konsult-och-Banverket-Projektering/> (21.6.2010)

http://www.jonkoping.nu/index2.php?option=com_content&task=view&id=19514&p. (21.6.2010)

Motorcykel-Importørforeningen Danske Cykelhandlere Dansk Knallert-Union

090209

Høringssvar vedr. Udkast til lovforslag til Lov om ændring af færdselsloven og Ungdomsskoleloven af 19. Januar 2009

Fjernelse af knallert 30 svækker mobiliteten, sikkerheden og økonomien for unge og andre lavindkomstgrupper

1 Generelt

Motorcykel-Importørforeningen(MIF), Danske Cykelhandlere (DC) og Dansk Knallert-Union (DKU), som omfatter importører og forhandlere af knallerter, er meget skuffet over det formynderiske og økonomisk indgribende forslag som Justitsministeriet har sendt i høring vedr. ændringer i knallertkørekort-reglerne.

Både unge under 18 år og voksne, ofte førtids/ folkepensionister, uden kørekort til bil eller uden økonomi til at erhverve et dyrt kørekort til knallert 45, som beskrives i forslaget, får forringet deres mulighed for individuel mobilitet, idet de fremover kun har mulighed for at erhverve en knallert 25 (max. 25 km/t) mod det hidtidige niveau på 30 km/t.

Hertil kommer, at de nuværende ca. 177.000 indehavere af knallert 30, som typisk er unge eller andre lavindkomst grupper, lider et betydeligt værditab på ca. 6-7.000,- kr. pr. knallert, idet de ved udløbet af overgangsperioden vil have meget vanskeligt ved at videresælge knallert 30-modellerne, som følge af kravet om gyldigt kørekort og en aldersgrænse på 18 år udelukker salg til den store gruppe af personer på 16-17 år og personer over 18 år uden kørekort til bil.

Når lovudkastet er så indgribende overfor unge og andre lavindkomstgrupper, da vil MIF/DC/DKU på det kraftigste anbefale at regeringen tager hensyn hertil ved at opretholde den nuværende adgang til knallert 30. Opretholdelsen af knallert 30 bør ske til trods for, at dette vil give en implementering af kørekortdirektivet som forudsætter 3 kategorier af knallert-modeller i lovgivningen. Hensynet til de berørte borgere, som får forringet deres individuelle mobilitet og lider et stort økonomisk værditab, bør tillægges langt større værdi end bureaukratiets ønske om en fastholdelse af kun 2 knallertkategorier.

Samtidig vil MIF/DC/DKU gerne understrege, at branchen støtter initiativer til forbedring af køreundervisningen for knallert, herunder krav om at der skal bestås en prøve for at unge kan erhverve kørekort.

Kunsten er, at gøre det mere sikkert at køre på knallert uden at forringe unge og øvrige gruppers adgang til fordelene ved et relativt billigt, individuelt, motoriserede transportmiddel.

2. Knallert 30 kan opretholdes indenfor EU-kørekortdirektivet

Et af Danmarks førende advokatfirmaer Bech-Bruun fastslår i vedlagte notat af 3. februar 2008, at EU-kørekortdirektivet ikke forbyder kategorien knallert 30, hvis man blot kræver at der tages kørekort hertil.

Sammenfattende er det Bech-Bruuns vurdering i notatet af 3. februar 2009, at Direktivet giver Danmark en skønsmargin i forhold til, hvordan Direktivet implementeres, og at Direktivet ikke efter sin ordlyd og struktur ikke udelukker en underopdeling af kategori AM-kørekortet i to underkategorier, henholdsvis AM 30 (knallerter med en hastighed mellem 25-30 km/t) og AM 45 (knallerter med en hastighed mellem 30-45 km/t). En sådan underopdeling vil være i overensstemmelse med den hidtidige danske regulering og tradition inden for området.

Advokaterne slår samtidig fast, at man fortsat inden for EU-direktivets rammer kan lade undervisningen til knallert 30 foregå i ungdomsskoleregion, som det kendes fra undervisningen i dag, blot man lader undervisningen afslutte med en prøve. Derved kan de unge fortsat erhverve et kørekort til en knallert 30 til en fair pris, som er langt lavere end hvis kørekortet skal erhverves på de kommercielle køreskoler.

Derudover kan man fortsat opretholde muligheden for at voksne kan erhverve en knallert 25 uden kørekort, og opretholde kravet om at man skal tage kørekort – eventuelt et udbygget kørekort ift. knallert 30 – for erhvervelse af knallert 45. Samtidig fastslår Bech-Bruun-notatet, at der ikke er noget krav i direktivet om, at et kørekort til knallert 45 skal være så omfattende/omkostningstungt som niveauet er for MC-kørekort. Derfor vil branchen anbefale, at kravet til undervisningen for knallert 45 gøres betydeligt mere moderat end i lovudkastet, således at lavindkomstgrupper ikke bliver udelukket fra at tage kørekort til knallert 45.

Det er meget væsentligt, at man ikke fjerner knallert 30 når EU-direktivet ikke kræver det, idet brugerne typisk ikke vil se en knallert 25 som et attraktivt, individuelt transportmiddel. Derfor vil et forbud mod knallert 30 blot friste unge til flere ulovligheder ved tuning, mens de lovlydige fratages et prisbilligt transportmiddel, som giver de unge en fleksibilitet – særligt i yderområderne.

Bech-Bruun fastslår ligeledes, at man af hensyn til sanktionsniveauet for knallerter 25-45 km/t (AM) ikke er forpligtet til at fastholde samme sanktioner for både en knallert 30 (AM 30) som for en knallert 45 (AM 45).

- Direktivets krav om indførelse af et kørekort for knallerter i kategori AM er således ikke til hinder for, at der opretholdes regler for overtrædelse af færdselsloven med en AM 30 knallert svarer til det gældende sanktionsniveau. Direktivet forudsætter således ikke den skærpelse for knallerter i dette segment, som der er lagt op til i udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven af 19. januar 2009 ("**Udkast til**

Lovforslag") og Rigspolitets arbejdsgruppes anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert af 2. december 2008 ("**Arbejdsgruppenotatet**").

- Direktivets krav om kørekort til alle AM-knallerter medfører således ikke, at man fra dansk side ikke kan foretage en underopdeling mellem AM 30 og AM 45-knallerter.

Bech-Bruun fastslår ligeledes, at når knallert 30 modellen fremover vil blive defineret anderledes, dvs. under kategorien knallert 45, så vil knallert 30 fremover være tvunget til at skulle føres på vejen, jf. nedenstående.

Branchen vil derfor på det kraftigste anbefale, at knallert 30 fortsat forbliver en selvstændig kategori, således at en knallert med en så beskeden ydeevne som en knallert 30 ikke bliver tvunget væk fra cykel- trafikstierne og ud på kørebanen i de meget trafikerede områder.

Selvom der på papiret kun er tale om en lille ændring af definitionen af en knallert, betyder definitionsændringen en helt fundamental ændring af de regler, som gælder for Segmentet 25-30 km/t . Således vil knallerter i dette segment skulle føres på vejen, hvis Udkastet til Lovforslaget bliver vedtaget

3) Kraftig værdiforringelse ved fjernelse af kategori knallert 30 rammer de unge/lavindkomstgrupper

Samtidig vil et forbud mod knallert 30 skabe en helt urimelig værdiforringelse af de knallert 30-ere, som er købt og vil blive købt frem til 2013, idet disse knallerter efterfølgende kun kan sælges som knallert 45, hvilket er et meget, meget mindre marked end for knallert 30. Markedet for knallert 30 er således på ca. 21.000 solgte enheder om året, mens knallert 45-markedet kun er på ca. 4.000 enheder. Mange af de ca. 177.000 knallert 30ere vil derfor være værdiløse på et brugtmarked i 2013. Værdiforringelsen på knallert 30 vil ca. være 6.000 kr. pr. knallert, og med en bestand på 177.000 enheder giver det værditab på over 1 milliard kr., som vel at mærke skal bæres af nogle af Danmarks lavindkomstgrupper, herunder unge med beskeden indkomst.

4) Detailbranchen i knæ – lider milliontab

Forhandlerne vil ligeledes blive ramt, idet nysalget af knallert 30 allerede nu vil blive påvirket meget negativt, idet køberne typisk vil købe brugt for at mindske deres værditab ved videresalg op til og særligt fra 2013.

Det er branchens vurdering, at interessen for et knallert-produkt med så beskeden ydeevne som en knallert 25 vil falde til mindst 50 procent af det nuværende niveau for knallert 30, hvilket vil give forhandlerne milliontab.

Derfor er det meget skadeligt for indtjeningen og beskæftigelsen i de ca. 400 cykel/knallertforretninger i hele landet, som i forvejen er hårdt ramt af nedgang i salget generelt, hvis man nu vedtager at stoppe knallert 30-modellen.

5) Unge borgere i yderområderne straffes

Branchen finder det fornuftigt at overveje skærpede sanktioner for de som overtræder reglerne for knallerter, og branchen støtter tillige forbedringer af undervisningen for at

opnå adgang til kørsel på knallert. Men man skal ikke gå efter at svække rammerne for den lovlige knallert-kørsel, og dermed svække knallerten som transportmiddel for de lovlydige, idet ulykkerne på knallert i altovervejende grad sker ved ulovligheder, særligt kørsel uden hjelm, tuning blandt unge og spritkørsel blandt ældre – samt bilisternes manglende opmærksomhed ved sving.

Forslaget fra Justitsministeriet rammer unødigt hårdt de unge i yderområderne, som på grund af store afstande har behov for et reelt fleksibelt alternativ til den kollektive trafik for at komme til lærlinge- og uddannelsesplads. Samtidig vil mange unge i yderkantsområderne få reduceret kvaliteten af den eneste reelle transportmulighed for at komme frem og tilbage fra fritidsinteresser på sene tidspunkter, idet den offentlige busdrift i udkantsområderne løbende bliver reduceret af Regionerne. Det meget restriktive lovudkast, som dels fjerner knallert 30 og fastholder Europas mest stramme alderskrav til kørsel på både lille og stor knallert, efterlader det indtryk, at embedsmændene enten ikke kender til eller er komplet afvisende overfor transportbehovet uden for de store universitetsbyer.

6) Faldende ulykkestal for knallerter

Lovudkastet kan kun opfattes som en hetz imod knallerter, idet man til trods for den løbende stigning i antallet af knallerter på 10-15 procent om året, som nu omfatter en samlet bestand på 240.000 enheder (inkl. Knallert 45), i 2008 har oplevet et markant fald i antallet af dræbte på knallert fra 48 personer i 2007 til 26 personer i 2008, jf. Vejdirektoratet/Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Det er således blevet forholdsmæssigt markant mere sikkert med kørsel på knallert i de seneste 5-10 år, hvor bestanden er fordoblet mens antallet af dræbte nogenlunde er konstant – dog med udsving fra år til år. Derfor er det meget skuffende og misvisende, at lovudkastet uden hensyn til udvikling i bestanden fremhæver stigningen i antallet dræbte fra et enkelt år - 2006-2007 – uden at se udviklingen over tid og i forhold til bestanden.

Samtidig skal det påpeges, at de unge på knallert langt fra udgør en så stor risikogruppe som lovudkastet og diverse medieomtale giver anledning til. I 2008 blev der på knallert dræbt 6 personer i alderen (15)16-17 år, mens der var 20 dræbte i aldersgruppen 18 og opefter, hvilket gør at de unge ikke er overrepræsenteret i antallet af dødsulykker i forhold til de unges andel af knallertkørerne. Således er den største risikogruppe for dødsfald på knallert voksne som er spirituspåvirket. Det er derfor helt urimeligt, hvis de unges adgang til knallert, som for mange unge med kørselsbehov over længere afstande er det eneste reelle alternativ til afhængighed af ufleksibel offentlig transport, nu skal forringes markant.

Det er samtidig skuffende og misvisende, at lovudkastet beskriver knallerten som et langt farligere transportmiddel end biler ved at sammenligne ulykkesfrekvensen ift. de kørte antal kilometer for de to transportmidler. Når biler har en gennemsnitshastighed der er 2-3-4 gange højere end en knallert, så opholder knallerten sig 2-3-4 gange længere tid i trafikken for at tilbagelægge samme strækning, og jo længere tid et transportmiddel opholder sig i trafikken - jo højere risiko er der for ulykker. Derfor bør man tage hensyn til knallertens tid i trafikken i sammenligningen med bilen på en given strækning, hvorved knallertens ulykkesfrekvens bliver markant forbedret.

(Foreløbige tal fra Vejdirektoratet/Rådet for Større Færdselssikkerhed omhandlende 2007-2008)

Antal af AAR	ELEMENTART AAR			
	Lille Knallert		Stor knallert	
	2007	2008	2007	2008
Total	38	24	10	2

Så for både stor og lille knallert er det gået rigtig godt, for antallet af dræbte.

Antal af AAR	ELEMENTART AAR			
	Lille Knallert		Stor knallert	
	2007	2008	2007	2008
Aldersgruppe				
12-15	2	1		
16-17	7	5		
18-24	2	3	1	
25-34	4	3	4	1
35-44	8	3	3	
45-54	4	2		
55-64	3	5	2	
65-74	4	2		1
75+	4			
Hovedtotal	38	24	10	2

7) Øget kontrol - ikke ringere transportmuligheder

Der er grundlag for at antage, at antallet af dræbte vil fortsætte med at falde i de kommende år, hvis Politiet effektivt anvender den nye mulighed for konfiskation af tunede knallerter, udskydelse af kørekort til bil og ligeledes opretholder et højt niveau af spirituskontrol. Dermed kan man bekæmpe ulovligheder med de rette midler uden at forringe transportmulighederne for unge og andre lavindkomstgrupper.

8) Svenske erfaringer: 30-45 km/t for unge på knallert giver ikke flere ulykker

Forslaget til implementeringen af EU-kørekortdirektivet i DK er i total modstrid med implementeringen i det såkaldte "forbuds-Sverige", hvor unge fra 15 år har mulighed for kørsel på en knallert 45 (max. 45 km/t) også efter implementeringen af EU-direktivet, jf. lovforslag fra den svenske regering som forventes vedtaget nu i februar. I Sverige, hvor unge i en årrække har haft adgang til kørsel på både lille knallert og knallert 45 fra 15 år, har man betydeligt færre dødsulykker pr. bruger med knallert end i Danmark, hvilket tydeligt viser at lovlig kørsel på knallert op til 45 km/t ikke udgør nogen selvstændig øget ulykkesrisiko for unge på knallert. Svenskerne har

således i 2007 haft 14 dødsulykker på knallert – til trods for at unge må køre både lille og stor knallert fra de er 15 år.

Problemet i Danmark er ikke lovlig kørsel på knallert 30 eller knallert 45, men derimod ulovlig tuning af knallerter med hastigheder op til 60-90 km/t – eller de ældres spirituskørsel og kørsel uden hjelm.

9) 25 km/t-grænse giver ingen øget trafiksikkerhed – tværtimod

Nedsættelsen af den lille knallerter maksimalhastighed fra 30 til 25 km/t er en helt unødigt forringelse af de unges – og andre lavindkomstgruppers – individuelle transportmuligheder, idet årsagerne til knallertulykker i stort omfang skyldes spirituskørsel (ca. 1/3 af knallertulykkerne skyldes spirituskørsel, jf. Rådet for Større Færdselssikkerhed), tuning af knallerter til hastigheder på op til 60-90 km/t samt kørsel uden hjelm og bilisternes manglende opmærksomhed ved sving.

Der er således intet belæg for at påstå, at knallertulykkerne bliver færre ved at de lovlydige knallertkørere nedsætter hastigheden fra 30 km/t til 25 km/t. Snarere tværtimod, idet vi må forvente at flere vil værre fristet til at tune deres knallert når den lovlige hastighedsgrænse nedsættes til et så lavt niveau som 25 km/t, hvor mange på cykel vil holde en højere hastighed end knallerten.

Hertil kommer den trafiksikkerhedsmæssige risiko ved, at langt de fleste vil købe en brugt knallert 30 og ikke en ny frem mod lovforslagets ikrafttræden, idet knallertejerne vil reducere deres værditab ved manglende muligheder for videresalg af knallert 30. I forlængelse heraf må man ligeledes forvente, at når incitamentet til at købe brugt bliver større, da bliver tabet ved at få konfiskeret knallerten også mindre, hvorfor de unge i højere grad fristes at tune når knallerten er brugt frem for ny.

10) Knallert 45 til unge – forbedret undervisning/prøve og hårdere sanktioner – mindsker tuning

Vi finder det således uansvarligt, hvis man vedtager så lave hastighedsgrænser for knallerter til unge, at det i endnu højere omfang end i dag frister de unge til at tune køretøjet, hvorved hastigheden typisk bliver på mellem 60-90 km/t. Danmark kan trygt følge niveauet for de fleste øvrige EU-lande - og direktivets udgangspunkt - med en 16 års-aldersgrænse for erhvervelse af kørekort til en knallert 45 km/t, idet lovudkastet jo samtidig strammer yderligere markant op på sanktionerne ved lovovertrædelser. Det er forventeligt, at meget færre unge vil tune deres knallert hvis den lovligt må køre en hastighed på 45 km/t som mange finder passende, og særligt hvis man i kombination med adgangen til den øgede hastighed vil opleve markante sanktioner som konfiskation af knallerten og udsættelse af adgangen til bil-kørekort. De unges incitament til at løbe en risiko som kan lede til konfiskation af knallerten, der typisk repræsenterer en værdi på op til 15.000 kroner, og risikere udsættelse af kørekort til bil, på grund af tuning af knallert til at kunne skyde en højere fart end 45 km/t på en knallert 45, må antages at være meget mere beskeden end fristelsen til tuning af en knallert 25.

11) 14 -15 årige på knallert - uden undervisning - problematisk

Herudover finder branchen det meget problematisk, at lovudkastet ikke tager hensyn til den problemstilling, at ganske mange unge på 15 år i dag anvender (ulovligt)

knallert uden at have opnået nogen undervisning, idet knallertbevis først kan erhverves fra 16 år. Rådet for Større Færdselssikkerhed har i en analyse fra 2008 vurderet at ca. 20 procent af drengene i 14-15 års alderen ejer en knallert. Man kan vælge at lukke øjnene for denne del af virkeligheden og bare lade det være op til politiets kontrolindsats at håndtere problemstillingen, hvor unges lyst til og behov for kørsel på knallert åbenlyst udspringer før lovgivningen giver adgang hertil. Eller man kan forbedre trafiksikkerheden for de unge og omgivelserne ved at give de unge adgang til kørsel på lille knallert fra 15 år, som det kendes fra de fleste EU-lande, naturligvis først efter gennemført undervisning og bestået test for erhvervelse af knallertbevis. Det vil give de 15 årige incitament til lovlig adfærd på knallert 25/knaller 30 og dermed øget trafiksikkerhed, hvis ulovlig kørsel på lille knallert i 15 års alderen fratager den unge mulighed for erhvervelse af stor knallert fra 16 år. Alene truslen om sanktioner for unge som anvender knallert før de er fyldt 16 år, som det er omtalt i lovudkastet, er næppe stor nok til at afholde de unge på 15 år for opstart med knallertkørsel, når deres kammerater som er ½-1 år ældre opnår adgang til knallert. Derfor vil det fremme trafiksikkerheden hvis de unge kan tilbydes lovlig kørsel på lille knallert efter modtagelse af undervisning og beståelse af test fra 15 år.

I Sverige kan der i dag køres lille knallert fra 15 år uden kørekort/knallertbevis, hvilket den Svenske regering nu med et lovforslag ønsker ændret, således at man af hensyn til mobiliteten for de unge fortsat vil give adgang til kørsel på knallert fra 15 år, men med krav om kørekort/knallertbevis.

Branchen vil anbefale, at den danske regering søger inspiration i det svenske regelsæt som giver de unge på 15 år mulighed for at modtage knallertundervisning og få lovlig erfaring med knallerter, idet branchen oplever at mange unge på 15 år – særligt i yderkantsområderne – har et så stort behov for et individuelt transportmiddel over længere afstande til læreplads og fritidsaktiviteter, at mange i dag vælger – endog med forældrenes viden – at køre på knallert før det er lovligt og uden de har modtaget undervisning.

12) Asocial pris for knallertkørekort rammer de svageste

Samtidig vil branchen gerne påpege, at de opstillede krav til et såkaldt AM-kørekort for knallert 45, som ifølge lovudkastet skal have et cirka omfang af undervisning/køreskoletimer som ved erhvervelse af kørekort til motorcykel, virker meget overdrevent når man sammenligner en knallert 45' begrænsede ydeevne med en motorcykel. Hvis man opstiller så store krav til undervisning for erhvervelse af en knallert 45, da vil man reelt påføre knallertindehaveren en merudgift på ca. 5000-7000,- kr., hvilket igen rammer mærkbart på de lavere indkomstgrupper som typisk vil anvende knallerten som alternativ til bilen. Danmark stiller i dag krav om kørekort til MC eller bil for at kunne anvende knallert 45, hvilket ingen andre EU-lande gør. Dermed har man i Danmark reelt udelukket de voksne personer som ikke har lyst/råd til erhvervelse af kørekort til bil fra at anvende knallert 45, og alene ladet dem anvende en knallert 30 og med lovudkastet endog kun en knallert 25. EU-direktivet stiller krav om erhvervelse af kørekort til knallert 45 efter beståelse af test, men opstiller ikke krav om at undervisningsomfanget skal være på niveau med kravet til erhvervelse af MC, snarere tværtimod, jf. vedlagte Bech-Bruun notat af 6. Februar 2009, og derfor forekommer udkastet til den danske implementering af EU-direktivet som unødigt restriktivt og omkostningstungt.

Branchen vil gerne drøfte forslag til øget krav om forbedring af køreundervisningen, skrappe sanktioner for lovovertrædelser og incitamenter til lovlig kørsel, som kan fremme trafiksikkerheden uden at de lovlydige unge eller andre lavindkomstgrupper, som typisk anvender knallert 30, får svækket deres mobilitet gennem reduktion af knallertens ydeevne.

13) Trafikskoling på knallert giver bedre unge bilister

Hvis man giver de unge en sådan - "frihed under ansvar"- trafikskoling med trinvis erfaring fra knallertkørsel i årene før de bliver 18 år, hvor de får adgang til kørsel i et langt kraftigere - og for omgivelserne farligere - køretøj som bil, da vil de unge forventeligt have opnået større trafikforståelse til gavn for den samlede færdselssikkerhed.

Når lovudkastet opstiller både øget krav til knallert-undervisningen og beståelsen af køreprøver samt langt mere alvorlige konsekvenser ved lovovertrædelser, f.eks. frakendelse af knallertbevis, konfiskation af knallerten (allerede iværksat i 2008) og udskydelse af kørekort til bil, hvorfor skal de lovlydige danske unge på 16-17 år så have forringet deres muligheder for transport på knallert til et langt lavere niveau end i sammenlignelige EU-lande?

Med venlig hilsen

Motorcykel-Importørforeningen

V/Jesper Reinhardt
jr@creinhardt.dk

Danske Cykelhandlere Dansk Knallert-Union

v/Erik Oddershede v/Robert Hansen
eo@danskecykelhandlere.dk

NOTAT OM KØREKORTSDIREKTIVET

3. februar 2009

1. Indledning

Vi er blevet om bedt om at gennemgå direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort¹ (i det følgende betegnet "**Kørekortdirektivet**" eller "**Direktivet**") og vurdere, hvilke krav og rammer, Direktivet opstiller for den danske implementeringslovgivning i forhold til knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på mellem 25 og 45 km/t (kategori AM).

2. Vurdering

- Det er Direktivets udgangspunkt, at enhver person over 16 år, som har bestået en *teoretisk* prøve, kan erhverve et kørekort til køretøjskategori AM (i det følgende betegnet "**AM-kørekort**"). Der er ikke med Direktivet tilsigtet en skærpelse af de gældende danske regler.
- Direktivet giver Danmark en skønsmargin i forhold til, hvordan Direktivet implementeres, herunder en adgang til at fastsætte en aldersgrænse på 18 år og en adgang til at stille krav om en *praktisk* prøve som betingelse for at erhverve et AM-kørekort.
- Direktivet udelukker ikke efter sin ordlyd og struktur en underopdeling af AM-kørekortet. Efter vores umiddelbare vurdering er en underopdeling i et kørekort "AM 30" for knallerter med en hastighed mellem 25-30 km/t og et kørekort "AM 45" for knallerter med en hastighed mellem 30-45 km/t ikke udelukket ved Direktivet. Derimod fremgår det af Direktivets forklarende bilag, at der er mulighed for at have særlige nationale kørekortkategorier. En sådan opdeling i "AM 30" og "AM 45" fremstår i overensstemmelse med den hidtidige danske regulering og traditionen inden for området.
- Erhvervelsen af kørekortet "AM 45" vil i givet fald være betinget af opretholdelse af de krav, som er forudsat i udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, EUT L 403 af 30. december 2006, s. 18-60.

af 19. januar 2009² ("**Udkast til Lovforslag**") og Rigspolitiets arbejdsgruppes anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert af 2. december 2008³ ("**Arbejdsgruppenotatet**"). Vi gør dog opmærksom på, at Direktivet ikke kræver eller lægger op til, at uddannelsesniveauet for erhvervelsen af et "AM 45" skal være det samme som for erhvervelsen af et motorcykelkørekort. Tværtimod lægger Direktivet op til, at uddannelsesniveauet for erhvervelse af AM-kørekort – herunder "AM 45"-kørekort – skal være lavere end uddannelsesniveauet for et motorcykelkørekort.

- Erhvervelsen af kørekortet "AM 30" bør – i overensstemmelse med Direktivets krav og hidtidig dansk regulering og tradition – være betinget et alderskrav på 16 år og en *teoretisk* prøve, alternativt af både en *teoretisk* og *praktisk* prøve. Vi gør opmærksom på, at det efter Direktivet er tilladt at sænke aldersgrænsen helt ned til 14 år, hvis lovgiver ønsker det.
- *Såfremt* lovgiver vælger at kræve både en *teoretisk* og en *praktisk* prøve for erhvervelsen af et "AM 30"-kørekort, bør det inden for Direktivets rammer i vidt omfang være muligt at opretholde den gældende danske ordning, hvor forberedende køreprøveundervisning forstås af særligt uddannede lærere i ungdomsskoleregi. I overensstemmelse med Direktivets krav vil selve den praktiske prøve dog skulle afholdes af en køreprøvesagkyndig.

3. Gældende ret

- 3.1 Det gældende Kørekortdirektiv⁴ indeholder ikke bestemmelser om knallerter. Der er i typegodkendelsesdirektivet⁵ fastsat regler om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer.
- 3.2 Det følger af typegodkendelsesdirektivets artikel 2, stk. 1, litra a, at medlemsstaterne efter disse regler er forpligtet til at godkende knallerter med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/t med følgende karakteristika:
- i) tohjulede køretøjer med motor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³, 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.
 - ii) trehjulede køretøjer med en motor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³, 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.

² Udkast til forslag til Lov om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven af 19. januar 2009 udarbejdet af Justitsministeriet, Civil- og Politiafdelingen, sagsnr. 2008-801-0027.

³ Rigspolitiets notat af 2. december 2008, "Arbejdsgruppens anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert".

⁴ Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort, EFT L 237 af 24. august 1991, side 1-24.

⁵ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelser af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF, EFT L 124 af 9. maj 2002, side 1-44.

- 3.3 Typegodkendelsesdirektivet synes ikke at indeholde begrænsninger, der taler imod, at der kan foretages en underinddeling af køretøjskategorien "knallerter". Tilsvarende antager Færdselsstyrelsen med henvisning til råds erklæringer afgivet i forbindelse med vedtagelsen af det tidligere typegodkendelsesdirektiv, at typegodkendelsesdirektivets regler ikke er til hinder for, at medlemsstaterne kan anvende en yderligere inddeling af knallerter.⁶
- 3.4 I henhold til den gældende danske færdselslov⁷ § 2, stk. 1, nr. 6, defineres en knallert i overensstemmelse med typegodkendelsesdirektivet som et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/t. Knallerter inddeles i *stor knallert* med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km/t og *lille knallert* med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km/t.
- 3.5 Ifølge færdselslovens § 63, må en *lille knallert* kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsregler og kørsel med lille knallert. Det følger af færdselslovens § 43 a, 2. pkt., at hastigheden for en lille knallert aldrig må overstige 30 km/t.
- 3.6 Regler om knallertundervisning for personer mellem 16 – 18 år er fastsat i bekendtgørelse nr. 133 af 2. marts 2005 om obligatorisk knallertundervisning og knallertbeviser, som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 4. juli 2006. 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. Bedømmelsen af prøverne foretages af læreren i overensstemmelse med den vejledning, der udsendes af Rådet for Større Færdselssikkerhed.
- 3.7 *Stor knallert* må, jf. færdselslovens § 63 a, kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel. Ifølge færdselslovens § 43 a, 1. pkt., må hastigheden for en stor knallert aldrig overstige 45 km/t.

4. Kørekortdirektivet

- 4.1 Kørekortsdirektivet blev vedtaget 20. december 2006. Implementeringslovgivningen skal vedtages inden 19. januar 2011 og implementeringslovgivningen skal træde i kraft inden 19. januar 2013. Kørekortsdirektivet afløser det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF).

⁶ Arbejdsgruppenotatet, side 8, fodnote 1.

⁷ Lovbekendtgørelse nr. 1058 af 4. november 2008 som ændret ved lov nr. 1336 af 19. december 2008 og lov nr. 1338 af 19. december 2008.

- 4.2 Det fremgår af Direktivet, at med forbehold af nationale straffelove og –bestemmelser kan medlemsstaterne, jf. Direktivets artikel 7, stk. 4, efter høring af Kommissionen ved udstedelse af kørekort anvende deres nationale regler vedrørende andre betingelser end de i Direktivet omhandlede. Medlemsstaterne har således en vid skønsmargin til at lovgive inden for rammerne af de principper, som Direktivet opstiller.
- 4.3 I modsætning til det gældende kørekortsdirektiv omfatter Kørekortdirektivet knallerter, idet der indføres en ny kørekortkategori for disse. Denne kategori betegnes "AM" og omfatter i henhold til direktivets artikel 4, stk. 2, tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t, som defineret i typegodkendelsesdirektivets⁸ artikel 1, stk. 2, litra a) og lette quadricykler som defineret i typegodkendelsesdirektivets artikel 1, stk. 3, litra a).
- 4.4 Undtaget fra kategori AM og dermed fra Direktivet krav er knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder. Direktivet stiller ikke krav til den nationale lovgivning i forhold til disse køretøjer.
- 4.5 Aldersgrænsen for kategori AM er fastsat til 16 år. Det følger dog af Direktivets artikel 4, stk. 6, at medlemsstaterne kan hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort for kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år.
- 4.6 Det følger 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.
- 4.7 For personer, som ikke besidder et kørekort til en anden kørekortskategori, følger det af direktivets artikel 7, stk. 1, litra b, at udstedelsen af et kørekort i kategori AM er betinget af, at ansøgere om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve.
- 4.8 *Det er således Direktivets udgangspunkt, at enhver person over 16 år, som har bestået en teoretisk prøve, opnår et kategori AM-kørekort.*
- 4.9 Direktivet åbner dog mulighed for, at en medlemsstat kan vælge at kræve, at en ansøger om et AM-kørekort skal bestå en prøve i færdigheder og adfærd (en praktisk prøve) og opfylder kravene ved en lægeundersøgelse jf. artikel 7, stk. , litra b..⁹
- 4.10 Bilag I til Kørekortdirektivet indeholder bestemmelser vedrørende EF-modellen til kørekortet. EF-modellen har et udseende, som svarer til det nuværende danske kørekort.

⁸ Se afsnit 3.1 og afsnit 3.2 ovenfor.

⁹ For trehjulede motorcykler og quadricykler kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd.

- 4.11 Det bemærkes, at det af Bilag I, 3.d).9 (vedr. kørekortets side 1) og 3.a).9 (vedr. kørekortets side 2) forudsætningsvis fremgår, at der på kørekortet skal angives, hvilke harmoniserede kategorier af køretøjer, som indehaveren har ret til at føre. Det fremgår ligeledes af samme punkter af bilaget om kørekortets udformning, at "*nationale kategorier* [af køretøjer] *skal trykkes med andre typer end de harmoniserede kategorier*". Det fremgår således af bilag I, at anvendelsen af nationale kategorier af køretøjer ikke er udelukket.
- 4.12 Bilag II til Kørekortdirektivet indeholder mindstekrav til køreprøver. Bilagets punkt A fastsætter mindstekrav til den teoretiske prøve. Mindstekravene er beskrevet i generelle vendinger og vedrører overordnede emner, der skal indeholdes i teoriprøven herunder færdselsreglerne, føreren, vejen, andre trafikanter mv.
- 4.13 Bilaget II, punkt B, fastsætter tilsvarende mindstekrav til den praktiske køreprøve. Det bemærkes, at punkt B ikke indeholder særlige regler for kørekortkategori AM. Det må fortolkes sådan, at den enkelte medlemsstat har meget vide skønsmæssige beføjelser til at fastsætte reglerne for den praktiske prøve for erhvervelse af et kørekort til kategori AM. Direktivet opstiller således ikke mindstekrav i forhold til kategori AM.
- 4.14 Bilag IV til Kørekortdirektivet indeholder mindstekrav til personer, der gennemfører praktiske køreprøver. Generelt skal den køreprøvesagkyndiges kompetencer være relevante for vurderingen af en ansøgers kørsel ved en køreprøve i den valgte kørekortkategori. Det bemærkes, at de i bilaget angivne mindstekrav er beskrevet i generelle vendinger. Det må således også her antages, at de i bilaget indeholdte mindstekrav indrømmer den enkelte medlemsstat vide skønsmæssige rammer med henblik på den konkrete fastlæggelse af nationale krav til den køreprøvesagkyndiges kompetencer inden for den relevante kørekortkategori.

5. Forslag til ændring af færdselsloven

- 5.1 Justitsministeriet har den 19. januar 2009 sendt Udkast til Lovforslag i høring. Udkastet til Lovforslag er udarbejdet med udgangspunkt i Arbejdsgruppenotatet.
- 5.2 Det fremgår af Udkast til Lovforslaget og Arbejdsgruppenotatet, at der foreslås indført en selvstændig kørekortkategori (AM) for stor knallert som følge af Kørekortsdirektivet. Den gældende ordning, hvorefter kørekort til bil og motorcykel også giver ret til at føre stor knallert, foreslås opretholdt, hvilket ligeledes er Direktivets udgangspunkt.
- 5.3 På baggrund af Kørekortdirektivets kørekortskategori AM omfattende knallerter med en konstruktiv bestemt maksimalhastighed på over 25 km/t og op til 45 km/t, foreslås definitionerne i færdselsloven af lille og stor knallert ændret således, at en lille knallert fremover vil være en knallert med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på 25

km/t mod 30 km/t i dag. En stor knallert vil ifølge lovforslaget være en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km/t og maksimalt 45 km/t.

- 5.4 Det foreslås, at alderskravet for kørsel på stor knallert (kategori AM) som en fravigelse af Direktivets udgangspunkt sættes til 18 år.
- 5.5 Som en yderligere fravigelse af Direktivets udgangspunkt lægger lovforslaget op til, at erhvervelsen af et kørekort til kørekortkategori AM underlægges både en teoretisk og en praktisk prøve. Efter lovforslaget skal køreundervisningen vedrørende den nye kategori AM – svarende til den definition af stor knallert, som foreslås i lovforslaget beskrevet ovenfor i afsnit 5.3 – i høj grad svare til køreundervisningen til kategori A (motorcykel). Der foreslås dog indarbejdet en særlig undervisningsplan særligt til kategori AM, idet eksempelvis undervisning i kørsel på motorvej ikke vil være relevant for stor knallert. Ændringen af definitionen af stor knallert medfører således en markant ændring i forhold til knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed mellem 25 og 30 km/t.

6. Vurdering

- 6.1 Som nævnt ovenfor, er det Direktivets udgangspunkt, at enhver person over 16 år, der har bestået en teoretisk prøve, erhverver et kørekort til kørekortkategori AM. Direktivets krav er således opfyldt, såfremt den danske implementeringslovgivning opfylder disse krav. Der er ikke med Direktivet tilsigtet en skærpelse af de gældende danske regler.
- 6.2 Direktivet giver Danmark en skønsmargin i forhold til, hvordan man ønsker at implementere Direktivet, herunder mulighed for at fravige Direktivets udgangspunkt om en 16-årsaldersgrænse ved at sætte aldersgrænsen til 18 år og kræve en praktisk prøve udover den forudsatte teoretiske prøve som betingelse for at erhverve et kørekort til køretøjskategori AM. Ved Udkast til Lovforslag og i Arbejdsgruppenotatet er der lagt op til, at denne skønsmargin anvendes fuldt ud. Dette er ikke dikteret af EU-retten.
- 6.3 Hidtidig dansk regulering og tradition inden for området bygger på en underopdeling af lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 30 km/t og stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 45 km/t.
- 6.4 Det er vores umiddelbare vurdering, at det inden for Direktivets rammer er muligt at videreføre denne hidtidige underdeling mellem knallerter med en hastighed over og under 30 km/t. I stedet for at sondre mellem to kategorier, små og store knallerter, kan man i stedet sondre mellem tre kategorier:
- i) små knallerter (0-25 km/t),
 - ii) AM knallerter med en hastighed mellem 25-30 km/t, og

iii) AM-knallerter med en hastighed mellem 30-45 km/t.

- 6.5 Direktivet udelukker ikke efter sin ordlyd og struktur en sådan underopdeling af kørekort i kategori AM. Efter vores umiddelbare vurdering er en underopdeling i et kørekort "AM 30" for knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed mellem 25-30 km/t og et kørekort "AM 45" for knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed mellem 30-45 km/t ikke udelukket ved Direktivet. Derimod fremgår det af Direktivets forklarende bilag, at der er mulighed for at have særlige nationale kørekortkategorier. En sådan opdeling fremstår i overensstemmelse med den hidtidige danske regulering og traditionen inden for området. Erhvervelsen af kørekortet "AM 45" vil være betinget af opretholdelse af de krav, som er forudsat i Udkast til Lovforslag og Arbejdsgruppenotatet. Erhvervelsen af kørekortet "AM 30" kan – i overensstemmelse med Direktivets krav og hidtidig dansk regulering og tradition – være betinget et alderskrav på 16 år og en teoretisk prøve, alternativt både en teoretisk og praktisk prøve. Det forhold, at man for segmentet knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på mellem 30-45 km/t har valgt at have væsentligt højere krav end, hvad Direktivet lægger op til, bør ikke have en afsmittende virkning på segmentet for knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på mellem 25-30 km/t.
- 6.6 Såfremt lovgiver vælger at stille krav om en praktisk prøve for erhvervelsen af AM-kørekortet, bemærkes det, at Kørekortdirektivet ikke opstiller krav til forberedende undervisning, inden et kørekort kan erhverves. Kørekortdirektivets bilag II vedrørende mindstekrav til køreprøver opstiller alene meget begrænsede indholdsmæssige krav til sådanne køreprøver for erhvervelse af AM-kørekort. Det må derfor antages, at Kørekortdirektivet giver den enkelt medlemsstat fri adgang til at tilrettelægge i hvilken udstrækning og på hvilke vilkår, køreprøveforberedelse skal finde sted, før en kørekortansøger kan tage en køreprøve. Det er vores umiddelbare vurdering, at det i forbindelse med erhvervelsen af et kørekort til kategori "AM 30" bør overvejes at opretholde den nugældende danske ordning, hvor forberedende køreprøveundervisning foregår i ungdomsskoleregi. Vi gør opmærksom på, at Direktivet ikke kræver eller lægger op til, at uddannelsesniveaue for erhvervelsen af et "AM 45" eller et "AM 30"-kørekort skal være det samme som for erhvervelsen af et motorcykelkørekort. Tværtimod lægger Direktivet op til, at uddannelsesniveaue for erhvervelse af et AM-kørekort skal være lavere end uddannelsesniveaue for et motorcykelkørekort.
- 6.7 Kørekortdirektivet indeholder tilsvarende ingen bestemmelser om mindstekrav til de personer, der forestår eventuel forberedende køreprøveundervisning. Det er således ikke ifølge Direktivet påkrævet, at den forberedende køreprøveundervisning forestås af særligt uddannede kørelærere. Det må tilsvarende antages, at den forberedende køreprøveundervisning i forbindelse med erhvervelsen af et kørekort til kategori "AM 30" også i henhold til Direktivets regler i et vist omfang fortsat vil kunne varetages af særligt uddannede lærere, der fungerer i ungdomsskoleregi.

- 6.8 Det bemærkes, at hvor en medlemsstat kræver, at en ansøger om kørekort til kategori AM skal bestå en praktisk køreprøve, opstiller Kørekortdirektivets bilag IV særlige mindstekrav til de personer, der afholder prøven. Disse krav vil også i forhold til et "AM 30"-kørekort skulle overholdes. Direktivet er også på dette punkt kortfattet og giver Medlemsstaterne en skønsmargin til at fastlægge det ønskelige niveau.

**NOTAT OM STRAFFERETLIGE KONSEKVENSER AF
"AM 30" KØREKORT**

6. februar 2009

1. Indledning

Ved notat af 3. februar 2009 har vi gennemgået direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (i det følgende betegnet "**Kørekortsdirektivet**" eller "**Direktivet**") og vurderet, hvilke krav og rammer, som Direktivet opstiller for den danske implementeringslovgivning i forhold til knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på mellem 25 og 45 km/t (kategori AM).

Sammenfattende er det vores vurdering i notatet af 3. februar 2009, at Direktivet giver Danmark en skønsmargin i forhold til, hvordan Direktivet implementeres, og at Direktivet ikke efter sin ordlyd og struktur ikke udelukker en underopdeling af kategori AM-kørekortet i to underkategorier, henholdsvis AM 30 (knallerter med en hastighed mellem 25-30 km/t) og AM 45 (knallerter med en hastighed mellem 30-45 km/t). En sådan underopdeling vil være i overensstemmelse med den hidtidige danske regulering og tradition inden for området.

Vi er ved dette notat blevet bedt om at vurdere, hvorvidt Direktivets krav om indførelse af et AM kørekort for knallerter, herunder såvel AM 30- som AM 45-knallerter (i) har konsekvenser for, hvordan det danske sanktionssystem for overtrædelse af færdselsloven indrettes, og (ii) om dette medfører, at det ikke er muligt at foretage denne underopdeling.

2. Sammenfatning og vurdering

- Direktivet stiller ikke krav om særlige strafferetlige sanktioner for overtrædelse af færdselsreglerne, som det ligeledes er overladt til Medlemsstaterne at fastlægge.
- Direktivets krav om indførelse af et kørekort for knallerter i kategori AM er således ikke til hinder for, at der opretholdes regler for overtrædelse af færdselsloven med en AM 30 knallert svarende til det gældende sanktionsniveau. Direktivet forudsætter således ikke den skærpelse for knallerter i dette segment, som der er lagt op til i udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven af 19. januar 2009 ("**Udkast til Lovfors-**

lag") og Rigspolitiets arbejdsgruppes anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert af 2. december 2008 ("Arbejdsgruppenotatet").

- Direktivets krav om kørekort til alle AM-knallerter medfører således ikke, at man fra dansk side ikke kan foretage en underopdeling mellem AM 30 og AM 45-knallerter.

3. Færdselslovens regler for knallerter

- 3.1 I henhold til § 2, stk. 1, nr. 6 i den gældende danske færdselslov defineres en knallert som et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/t. Knallerter inddeles i *stor knallert* med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km/t og *lille knallert* med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km/t.
- 3.2 Færdselslovens regler for lille knallert
- 3.2.1 Ifølge færdselslovens § 63, må en *lille knallert* kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsregler og kørsel med lille knallert. Det følger af færdselslovens § 43 a, 2. pkt., at hastigheden for en lille knallert aldrig må overstige 30 km/t.
- 3.2.2 For så vidt angår overtrædelser af færdselsloven begået under kørsel med en lille knallert, indeholder færdselsloven en række særregler. Således følger det af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, at overtrædelse af den i § 43 a, 2. pkt., fastsatte hastighedsgrænse på 30 km/t medfører en bøde på 500 kr. Efter færdselslovens § 117 c, straffes spirituskørsel med lille knallert med bøde. Hvor den pågældende tidligere er dømt for spirituskørsel, kan straffen stige til et års fængsel. Kørsel på lille knallert under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. straffes efter færdselslovens § 54 på samme måde som spirituskørsel på lille knallert. Kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet et "knallertbevis" til lille knallert straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2 med bøde. Bøden udgør i henhold til RM 4/2000 500 kr.
- 3.2.3 Der er ikke hjemmel til frakendelse af førerretten for kørsel med lille knallert, idet færdselslovens regler om frakendelse af førerretten alene gælder for fører af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens § 125 og § 126. Overtrædelse af færdselsloven med en knallert i segmentet knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal 25-30 km/t (i det følgende betegnet "**Segmentet 25-30 km/t**") kan således ikke i dag medføre frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer. Direktivet stiller ikke krav om ændring af denne retstilstand.
- 3.3 Færdselslovens regler for stor knallert

- 3.3.1 *Stor knallert* må, jf. færdselslovens § 63 a, kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel. Det følger heraf, at en stor knallert alene kan føres af personer over 18 år. Ifølge færdselslovens § 43 a, 1. pkt., må hastigheden for en stor knallert aldrig overstige 45 km/t.
- 3.3.2 Spirituskørsel på stor knallert straffes efter færdselslovens § 117, stk. 1, på samme måde som spirituskørsel med motorkøretøj, traktor eller motorredskab og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med bøde. Efter § 117, stk. 2, kan straffen for spirituskørsel i visse tilfælde stige til fængsel indtil et år og seks måneder.
- 3.3.3 Kørsel på stor knallert uden kørekort straffes, jf. færdselslovens § 117 d, med bøde eller under skærpende omstændigheder med fængsel indtil et år. Kørsel med stor knallert uden at have erhvervet kørekort straffes på samme måde som kørsel i bil eller på motorcykel uden at have erhvervet kørekort. Straffen er, jf. RM 4/2000 i førstegangstilfælde en bøde på 5.000 kr.
- 3.3.4 Færdselslovens regler om frakendelse af førerretten i § 125 og § 126 finder anvendelse ved kørsel med stor knallert. Dette betyder, at spirituskørsel med stor knallert kan medføre frakendelse af førerretten efter samme principper som finder anvendelse for føreren af bil eller motorcykel. Tilsvarende er føreren af stor knallert omfattet af klippekortordningen.
- 3.3.5 Den, som fører et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådan køretøj, er frakendt den pågældende ubetinget, straffes efter færdselslovens § 117 a med bøde. Straffen kan efter færdselslovens § 117 a, 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.

4. Forslag til Lov om ændring af færdselsloven

- 4.1 Lovforslaget lægger op til en ændring af færdselslovens definition af en knallert, som denne er fastsat i færdselslovens § 2, nr. 6, 2. pkt. Det foreslås således, at knallerter fremover inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på mellem 25 og 45 km/t og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 25 km/t og ikke 30 km/t, som det er tilfældet i dag.
- 4.2 Selvom der på papiret kun er tale om en lille ændring af definitionen af en knallert, betyder definitionsændringen en helt fundamental ændring af de regler, som gælder for Segmentet 25-30 km/t. Således vil knallerter i dette segment skulle føres på vejen, hvis Udkastet til Lovforslaget bliver vedtaget. Endvidere medfører definitionsændringen en skærpelse af de strafferetlige konsekvenser ved en overtrædelse af færdselsloven med en knallert i dette segment. Det gælder særligt i forhold til muligheden for frakendelse af førerretten. Disse strengere regler er nærmere beskrevet ovenfor i afsnit .

5. Direktivet er ikke til hinder for, at der opretholdes regler for overtrædelse af færdselsloven med en AM 30 knallert svarende til det gældende sanktionsniveau.
- 5.1 Kørekortdirektivet i artikel 4, stk. 2, indeholder krav om indførelsen af AM-kørekortet for knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km/t.
- 5.2 Kørekortdirektivet indeholder ikke bestemmelser om nationale sanktioner for overtrædelse af færdselsloven i den enkelte medlemsstat. Der er således intet i Kørekortdirektivet, der medfører, at en fører af en knallert, hvortil der efter Kørekortdirektivet kræves et AM-kørekort, skal være omfattet af særlige strafferetlige konsekvenser som følge af en overtrædelse af færdselsloven.
- 5.3 Dette er i overensstemmelse med generelle EU-retlige principper, hvorefter det er op til den enkelte Medlemsstat at fastsætte regler om strafferetlige sanktioner for overtrædelser af direktivbaseret lovgivning i den pågældende medlemsstat. EU-retligt har Danmark således adgang til at fastlægge de strafferetlige sanktioner, der skal gælde, når færdselsloven overtrædes.
- 5.4 Den gældende danske færdselslov indeholder som nævnt lempeligere strafferetlige sanktioner for overtrædelser af færdselsloven begået af føreren af en knallert i Segmentet 25-30 km/t, end hvad der er forudsat i Udkast til Lovforslag og Arbejdsgruppenotatet. Det kan ikke antages, at der i Kørekortdirektivets krav om indførelse af et AM-kørekort er indeholdt et krav om, at en fører af en knallert i Segmentet 25-30 km/t skal være omfattet af samme strenge strafferetlige sanktioner ved overtrædelse af færdselsloven, som der i dag og efter lovændringen vil gælde for føreren af eksempelvis en bil eller motorcykel.
- 5.5 Det er derfor vores vurdering, at Direktivets krav om indførelse af et kørekort for knallerter i kategori AM ikke er til hinder for, at der opretholdes regler for overtrædelse af færdselsloven med en AM 30 knallert svarende til det gældende sanktionsniveau. Direktivet forudsætter således ikke den skærpelse for knallerter i Segment 25-30 Km/t, som der er lagt op til i Udkast til Lovforslag og Arbejdsgruppenotatet.
- 5.6 Direktivet medfører således ikke som følge af kravet om kørekort til alle AM-knallerter, at man fra dansk side ikke kan foretage en underopdeling mellem AM 30 og AM 45 knallerter.
- 5.7 Som afslutning bemærkes det, at Justitsministeriet tilsyneladende ej heller har lagt til grund, at 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 det kræves kørekort, nødvendigvis skulle finde anvendelse på førere af disse knallerter. Spørgsmålet om sanktionsniveauet var netop et af de spørgsmål, som Arbejdsgruppen blev bedt om at vurdere. Det blev ikke i den sammenhæng lagt til grund, at

det er en nødvendig følge af kørekortskravet for AM-knallerter, herunder knallerter i Segmentet 25-30 km/t, at disse knallerter skal være underlagt det strenge sanktionsniveau, som gælder for øvrige kørekortspligtige køretøjer. Spørgsmålet om det rigtige sanktionsniveau er således en politisk afgørelse.

Simon Evers Hjelmborg

Laurits Schmidt Christensen

Justitsministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

Att. Hanne Aagaard, haa@jm.dk

Revideret knallertlovforslag samt udtalelse om aldersgrænse

Dansk Cyklist Forbund skal hermed kommentere udkast til lovforslag, som blev fremsendt med brev af 27. juli 2010.

Når flere danskerne vælger cyklen i hverdagen, forbedrer det folkesundheden, det reducerer luftforureningen og trængslen på vejene. Det er med andre ord med til at håndtere nogle af de helt store samfundsøkonomiske problemstillinger. Det er regeringens målsætning, at cykeltrafikken skal fremmes, men en række forhold står i vejen for dette. Herunder utrygheden ved at knallerter kører på cykelstierne.

Utryghed er en af de helt store barrierer i forhold til om danskerne vælger cyklen i hverdagen, og derfor finder Dansk Cyklist Forbund det også problematisk at knallerterne stadig er tilladt på cykelstier i byområder med mange bløde trafikanter.

Med et politisk ønske om at fastholde en cykelkultur i fremtiden, jf. Trafikaftalen af 29. januar 2009, er det ikke hensigtsmæssigt at vænne de unge til en motoriseret og individuel transportform. Derfor mener Dansk Cyklist Forbund ikke, at man skal reducere aldersgrænsen for brug af knallert til 15 år.

Undervisning og straf

I forhold til det forelagte lovforslag finder Dansk Cyklist Forbund det positivt, at man vil højne kvaliteten af køreundervisningen for unge kommende knallertkørere, men samtidig har vi dog ikke tiltro til, at det vi gøre den helt store forskel. De unge knallertkører tager generelt flere chancer og er mindre hensynsfulde i trafikken. Dette vil ikke nødvendigvis ændres gennem bedre uddannelse.

Forslaget om skrappe sanktioner over for de unges alvorlige lovovertrædelser, specielt hvad farten angår, kan have en god virkning. Men det kræver at reglerne håndhæves mere målrettet fra politiets side end tilfældet er i dag.

Et projekt i Aalborg i 2005 med en lang række initiativer for at få hastigheden ned på stierne herunder øget politikontrol, rumleriller på stierne, kampagner mm. viste således ingen varig effekt. Knallertkørerne kørte stadig hurtigt.

Hastighed

Vi vil fra Dansk Cyklist Forbund foreslå, at man ændrer Færdselslovens § 14, stk. 2, således at lille knallert ikke skal køre på cykelsti. Det har i hollandske undersøgelser vist sig at være en sikkerhedsmæssig gevinst både for knallertføreren og for cyklisterne. Knallerter på cykelstien giver stor utryghed for mange cyklister, selvom de måtte overholde hastighedsbestemmelsen på 30 km/t. Dansk Cyklist Forbund får mange henvendelser særligt fra ældre borgere, som vælger cyklen fra fordi de føler sig utrygge over knallerterne.

Hvis det ikke er muligt at forbyde lille knallert på cykelstierne, vil vi foreslå, at man letter adgangen for kommuner og politi til at forbyde knallertkørsel inden for bymæssig bebyggelse på cykelsti, hvor problemet er størst. I landområder med få cyklister på cykelstierne er tilstedeværelsen af knallerterne især et problem, hvis knallerterne kører hurtigere end den tilladte hastighed.

Dansk Cyklist Forbund beklager, at arbejdsgruppens forslag om at definere en grænse på 25 km/t ikke fandt genklang i Justitsministeriet.

Aldersgrænsen

I Dansk Cyklist Forbund ønsker vi ikke, at unge på 15 år kan køre på knallert. De tager ofte flere chancer og er generelt mere hensynsløse i trafikken. Desuden kan unge teenagere have svært ved at overskue konsekvenserne af deres handlinger.

I stedet anbefaler vi, at de unge cykler, da motion blandt unge mænd i denne aldersgruppe er gavnligt for blandt andet deres indlæringsevne. Bor de for langt væk fra deres uddannelsesinstitution eller arbejde, kan de benytte en el-cykel, hvor de både får motion og samtidig hjælp fra en elektrisk motor.

Dansk Cyklist Forbund mener desuden, at den nuværende aldersgrænse for at køre knallert 45 bør bibeholdes på 18 år.

Med venlig hilsen

Claus S. Hansen
Landsformand

Jens Loft Rasmussen
Direktør

Jesper Andersen

Fra: Anja Skibsted Thomsen [ath@danskerhverv.dk]

Sendt: 10. august 2010 12:18

Til: Justitsministeriet

Cc: Helle Houth

Emne: Høring over revideret knallertlovforslag - Journalnummer 2008-801-0027

Hej

Vi har nu gennemgået ovenstående høring, og jeg kan informere, at Dansk Erhverv ingen kommentarer har til denne høring.

Med venlig hilsen

Anja Skibsted Thomsen
Sekretær

DIREKTE: +45 3374 6718
ATH@DANSKERHVERV.DK

56

08 801-0027
MDT-CE

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 20.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BORSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T +45 3374 6000
F -

MFJ@DANSKERHVERV.DK

Jesper Andersen

Fra: erikfinnich@webspeed.dk

Sendt: 26. august 2010 17:34

Til: Justitsministeriet

Emne: Re: Høring over revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert m.v.)

Til Justitsministeriet

Svar på høring om knallert sanktioner og kørekort samt bemærkning om alderskrav.

Dansk Køreskole Forening finder såvel de påtænkte sanktioner for lovoverstrædelser samt bestemmelser for erhvervelse af føreret til knallerterne fyldestgørende.

Som bemærkning til krav om alder mener D. K. F. at 15 år til lille knallert og 16 el. 17 år til stor knallert vil være forsvarligt med de foreslåede uddannelses og prøve krav.

Med venlig hilsen

Dansk Køreskole Forening

Erik Finnich-Henningsen
Bilstrupvej 15 B
7800 Skive

----- Original meddelelse -----

Fra: Justitsministeriet <jm@jm.dk>
Til: forening@danskeadvokater.dk <forening@danskeadvokater.dk>, carsten.abild@regionsyddanmark.dk <carsten.abild@regionsyddanmark.dk>, skakontor@mail.dk <skakontor@mail.dk>, dch@dch.dk <dch@dch.dk>, hoeringssager@danskerhverv.dk <hoeringssager@danskerhverv.dk>, transport@transport.dtu.dk <transport@transport.dtu.dk>, info@danskecykelhandlere.dk <info@danskecykelhandlere.dk>, dt@datatilsynet.dk <dt@datatilsynet.dk>, post@oestrelandsret.dk <post@oestrelandsret.dk>, regioner@regioner.dk <regioner@regioner.dk>, odense@domstol.dk <odense@domstol.dk>, karenmoestrupjensen@shret.dk <karenmoestrupjensen@shret.dk>, landsformand@dk-u.dk <landsformand@dk-u.dk>, fdm@fdm.dk <fdm@fdm.dk>, rigsadvokaten@ankl.dk <rigsadvokaten@ankl.dk>, administration.kbh@domstol.dk <administration.kbh@domstol.dk>, keld@arentsminde12.dk <keld@arentsminde12.dk>, hoeringer@fbr.dk <hoeringer@fbr.dk>, lu@lus.dk <lu@lus.dk>, koerelands@get2net.dk <koerelands@get2net.dk>, mail@landdistrikterne.dk <mail@landdistrikterne.dk>, center@humanrights.dk <center@humanrights.dk>, dmu@dmusport.dk <dmu@dmusport.dk>, mclf@mc-dk.dk <mclf@mc-dk.dk>, ledelsessekretariat@politi.dk <ledelsessekretariat@politi.dk>, aalborg@domstol.dk <aalborg@domstol.dk>, post@domstolsstyrelsen.dk <post@domstolsstyrelsen.dk>, dcf@dcf.dk <dcf@dcf.dk>, skovloekke@dmc-org.dk <skovloekke@dmc-org.dk>, fp@forsikringogpension.dk <fp@forsikringogpension.dk>, info@sikkertrafik.dk <info@sikkertrafik.dk>, mdp@advokatprince.dk <mdp@advokatprince.dk>, GAT001@politi.dk <GAT001@politi.dk>, formanden@dkl.nu <formanden@dkl.nu>, erikfinnich@webspeed.dk <erikfinnich@webspeed.dk>, livogtrafik@yahoo.dk <livogtrafik@yahoo.dk>, kl@kl.dk



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

ELLESTED
5853 ØRBÆK
TELEFON 65 33 15 01
FAX 65 33 22 22
GIRO 1 70 58 14
CVR-nr. 12 20 71 15

73

Ellested den 27. august 2010

RA/tk

08 801-0027
MDT-CE

Vedr.: Høring over revideret knallertlovforslag

Dansk Kørelærer-Union skal hermed fremkomme med udtalelse til ovenstående udkast.

Dansk Kørelærer-Union skal indledningsvis henvise til vores høringssvar af 30. januar 2009 (vedlagt)

Da der tilsyneladende fremover ikke bliver udstedt knallertbevis men derimod EU- kørekort til kategori AM, er det et ufravigeligt krav, at undervisningen fremover varetages af godkendte kørelærere, således at det generelle krav om, at undervisning med henblik på erhvervelse af kørekort kun varetages af godkendte kørelærere. Da der fremover er tale om udstedelse af kørekort bør prøveafleggelsen samtidig varetages af Politiet og ikke af ungdomsskolerne. Dette vil sikre en ensartet forvaltning af prøveafvikling ved erhvervelse af kørekort i Danmark.

Dansk Kørelærer-Union er uforstående overfor muligheden af, at personer over 18 år skal kunne klare en teoriprøve ved selvstudie og uden praktisk undervisning. Da denne prøve antages at være identisk med den prøve, der aflægges i Ungdomsskolen lægger denne løsning op til en meget let prøve, idet der formentlig ikke kan forventes generel forskel i evnen til læring alt efter om den pågældende er 17 år eller 18 år. Ovenstående er yderligt et argument for at ensrette undervisningen og prøveafleggelsen, således at alle skal modtage undervisning af en godkendt kørelærer og alle prøver varetages af Politiet.

Dansk Kørelærer-Union finder en forøgelse af bødetaksten fra 500 kr. til 2000 kr. værende uforholdsmæssig stor, set i forhold til andre bødetakster. Der er derudover uforstående, at man ofte ser en halvering af bøden overfor unge personer begrundet i, at de er under uddannelse. Dette er et uforståeligt signal til unge mennesker.

Det er derudover Dansk Kørelærer-Union opfattelse, at § 63 skal ændres, således at personer, der har erhvervet kørekort til traktor, forsat skal kunne køre lille knallert.

Dansk Kørelærer-Union finder ingen anledning til at anbefale en nedsættelse af aldersgrænserne for erhvervelse af kørekort til henholdsvis lille og stor knallert.

Med venlig hilsen
DANSK KØRELÆRER-UNION

René Arnt
Landsformand



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
7226 8400

ELLESTED
5853 ØRBÆK
TELEFON 65 33 15 01
FAX 65 33 22 22
GIRO 1 70 58 14
CVR-nr. 12 20 71 15

14
Ellested den 30. januar 2009
RA/tk
EIL-LS-0027

Vedr.: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert m.v.)

Dansk Kørelærer-Union skal hermed fremkomme med udtalelse til ovenstående udkast.

Dansk Kørelærer-Union ser indledningsvis særdeles positivt på, at der nu foretages ændringer i kravene til erhvervelse af knallertbevis. Det er positivt, at pensum for dette kursus udvides, således at kurset kommer til at indeholde mere holdningsbearbejdende og adfærdsregulerende undervisning, hvilket betyder, at undervisning på dette område nærmer sig det indhold, der i mange år har været i undervisningsplanerne til f.eks. motorcykel.

Dansk Kørelærer-Union ser det samtidig positivt og påkrævet, at der fremover kræves større undervisningsmæssige forudsætninger for at kunne undervise på dette kursus. Dansk Kørelærer-Union er uforstående overfor og kan ikke anerkende, at man blot ved deltagelse af et ca. 2 dages kursus kan blive godkendt til at undervise på knallertkurset. Dette ringe krav til underviserne er i stærk kontrast til den skærpelse, der ønskes på dette område. Dansk Kørelærer-Union skal derfor anbefale, at det fremover kun er godkendte kørelærere, der kan varetage denne undervisning. Denne opfattelse skal ses i lyset af kravene i den kommende nye kørelæreruddannelse, der væsentlig forbedre kørelærernes pædagogiske kompetence.

Dansk Kørelærer-Union kan ikke tilslutte sig regelsættet vedrørende udsættelse af muligheden for at erhverve kørekort til bil eller motorcykel som 18 årige. Dansk Kørelærer-Union ser hellere strengere sanktioner straks ved overtrædelse af lovgivningen f.eks. højere bøder og konfiskation af knallerten straks. Udsættelse af tidspunkter for erhvervelse af kørekort kan have betydning for evt. jobmuligheder som 18 årige, samt en øget risiko for kørsel uden kørekort.

Dansk Kørelærer-Union

René Arnt
Landsformand

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt til: jm@jm.dk

9. august 2010

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2010-111-0055
Sagsbehandler
Kristian Gyde Poulsen
Direkte 3319 3215

**Vedrørende høring over revideret knallertlovforslag - Justitsministeriets
sagsnr. 2008-801-0027**

Ved e-post af 27. juli 2010 har Justitsministeriet anmodet Datatilsynet om bemærkninger til et fremsendt revideret udkast til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsuddannelser (Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.).

Datatilsynet skal herefter udtale følgende:

1. Lovforslaget indebærer bl.a. mulighed for betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert samt udskydelse af retten til at erhverve føreretil bil til vedkommende fylder 18 ½ år, hvis unge under 18 år begår en forseelse, der medfører en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Datatilsynet har noteret sig, at det af de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremgår, at Justitsministeriet vedrørende spørgsmålet om registrering af frakendelse af retten til at føre lille knallert og førerretsudskydelse bemærker, at en sådan registrering efter ministeriets opfattelse vil kunne foretages i de eksisterende registre.

2. Datatilsynet forudsætter herefter, at persondatalovens bestemmelser vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Med venlig hilsen

Kristian Gyde Poulsen

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
Fax +45 7010 4455
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr.5798000161184

J. nr. 2010-4101-0047-10
Sagsbeh. Christian Fugmann
Dir.tlf. 33 92 95 46
Mail CHF@domstolsstyrelsen.dk

18. oktober 2010

Høring over revideret knallertlovforslag – Justitsministeriets j.nr. 2008-801-0027

Ved brev af 27. juli 2010 har Justitsministeriet anmodet Domstolsstyrelsen om en udtalelse over et revideret udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.).

Domstolsstyrelsen er bekendt med det af Vestre Landsret afgivne hørings-svar af 17. august 2010.

Det er som udgangspunkt styrelsens antagelse, at de nye, skærpede regler for kørsel med knallert vil kunne medføre en vis stigning i antallet af sager ved domstolene, men at udgifterne forbundet hermed vil kunne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

Styrelsen tager dog forbehold for, at stigningen i antallet af sager ved domstolene som følge af de skærpede regler kan vise sig at blive af et sådant omfang, at det ikke inden for de nuværende bevillingsmæssige rammer vil være muligt at behandle sagerne uden, at dette vil medføre forøgede sagsbehandlingstider ved retterne.

Med venlig hilsen

Christian Fugmann



Justitsministeriet
Civil- og politiafdelingen
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
att.: Michael de Thurah

27. august 2010

Vedr. høring af 27. juli 2010 over revideret knallertlovforslag (Sagsnr. 2008-801-0027)

DTU Transport har modtaget høringen over det reviderede knallertlovforslag og har følgende bemærkninger:

DTU Transport kan gå ind for den opdeling af knallerter, der er foreslået i udkastet til lovforslag. Det er positivt, at der indføres et kørekort også til den lille knallert med såvel teoretisk som praktisk prøve. Dette vil understrege for unge førere af lille knallert, at de er en del af trafiksystemet på linje med andre motorførere. Herunder ser vi det som positivt, at man vil udvide knallertundervisningen med mere risikolære, samt sikre, at underviserne ved hjælp af kurser får den nødvendige baggrund for undervisningen. Det er væsentligt at være opmærksom på, at underviserne her har med en gruppe unge at gøre, hvor det ikke alene er viden, der er behov for, men også i høj grad påvirkning af holdninger.

Forslaget indebærer også en række skærper af sanktionerne for overtrædelser af reglerne i forbindelse med lille knallert. Man må være opmærksom på, at forskningen på dette område viser, at den sikkerhedsmæssige effekt af strengere straffe generelt ikke er særlig stor, men at det i langt højere grad er en øget opdagelsesrisiko, f.eks. gennem øget politikontrol, der vil kunne påvirke trafikanternes adfærd. En del af forslagene handler imidlertid om frakendelse af kørekortet, mulighed for udskydelse af kørekortalderen til 18½ år og konfiskation af knallerten, og der er forskning, der viser, at sanktioner, der truer folk på kørekortet, generelt har lidt større præventiv effekt (se. f.eks. Mann, 2000). Herudover har disse sanktionstyper – i og med at de er nye for lille knallert – en signalværdi og kan være med til yderligere at understrege for den unge knallertkører, at han deltager i trafiksystemet med samme ansvar overfor sig selv og andre som andre motorførere. Dette ser vi som positivt.

Med hensyn til muligheden for udskydelse af kørekortalderen vil dette især kunne være effektivt i grupper af unge, hvor det at tage kørekortet så tidligt som muligt er en fælles efterstræbelsesværdig norm. Hertil kommer, at udskydelsen – i de tilfælde hvor den effektueres – i sig selv vil være gavnlig for trafiksikkerheden, idet vi ved, at de yngste bilførere ikke blot på grund af manglende erfaring, men også i kraft af deres unge alder, er i en særlig risikogruppe (Carstensen, 1999).

Vi må imidlertid understrege, at skærperne af straffene må følges op af såvel information som politikontrol for at få den ønskede virkning. Det er vigtigt at de unge dels ved, at de kan få disse sanktioner, og dels oplever en reel risiko for at blive udsat for dem.



I høringen spørges specifikt til DTU Transports mening om de gældende – og i forslaget fastholdte – aldersgrænser for hhv. stor og lille knallert.

Både dansk og udenlandsk forskning viser, at alderen er en betydningsfuld faktor, når det drejer sig om uheldsrisiko i trafikken. I 1971 sænkede man knallertalderen fra 16 til 15 år og fik naturligt nok en række uheld med 15-årige knallertkørere. I 1977 foretog Professor N.O. Jørgensen beregninger af de erfaringer, dette havde givet, idet han sammenlignede risikoen i perioden før og efter 1971 for nye knallertkørere (Jørgensen, 1977). Han fandt, at 15-årige begyndere havde flere uheld end 16-årige begyndere, og så man på deres udvikling efter 1 år, så havde 16-årige andet-års-kørere højere uheldsrisiko end de 17-årige andet-års-kørere tidligere havde haft. Alderen var således en væsentlig faktor.

I Tyskland er små motorcykler på 125 ccm tilladt for de 16-17-årige, og en undersøgelse har set på uheldsrisikoen pr. indregistreret let motorcykel i forhold til aldersklasser (Assing, 2002). Det viste sig her, at de 16-17-åriges risiko var ca. 9 gange så høj som de 18-20-åriges på samme størrelse motorcykler. Og selv når man sammenlignede de 16-17-åriges uheldsrisiko med den risiko, 18-20-årige havde på motorcykler af alle størrelser, så var de 16-17-åriges risiko væsentlig højere. Disse små motorcykler kan selvfølgelig køre væsentlig hurtigere end knallerter, men undersøgelsen understreger klart alderens betydning for uheldsrisikoen.

Tilsvarende resultater er vist i megen anden forskning – også for f.eks. unge bilister. De yngste begynderbilister har alt andet lige har en større uheldsrisiko end dem, der starter lidt senere (Carstensen, 1999; ECMT, 2006).

I Østrig satte man i 1997 knallertalderen ned til 15 år. Dette har medført en voldsom stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne 15-årige knallertkørere, men uden at man har fået et tilsvarende fald blandt de 16-årige (Schoon, 2002; Ledineg m.fl., 2009).

Da 45-knallerter blev indført i Danmark, besluttedes det netop af hensyn til trafiksikkerheden at begrænse brugen af disse køretøjer til personer på 18 år og derover med et egentligt kørekort. Denne beslutning støtter DTU Transport stadig, idet der henses dels til køretøjets højere hastighed, og dels til det, at den køres på kørebanen blandt de øvrige motorkøretøjer.

I Holland må man som 16-årig køre på både lille og stor knallert, og hollandske forskere, der nøje har gennemgået den tilgængelige viden på området, har foreslået, at aldersgrænsen sættes op til 18 år på grund af den store risiko ved knallertkørsel og aldersfaktorens betydning (SWOV: Factsheet 2006 og 2009). Danske beregninger fra 2007 viser, at en fører af lille knallert har en risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade, der er 140 gange så høj som en personbilførers risiko pr. kørt km (Brems og Munch, 2007).

Hjerneforskning har i de senere år peget på, at hjernen ikke er fuldt udviklet før op i tyverne, og dette kan være en del af forklaringen på de unges højere uheldsrisiko. At hjernen ikke er fuldt udviklet betyder f.eks. at unge er mere påvirkelige, at de er mere tilbøjelige til at handle impulsivt og emotionelt, og at de har vanskeligere ved at forudse konsekvenserne af deres handlinger (Møller, 2008). Problemet for unge førere er således ikke kun et spørgsmål om manglende viden og erfaring, men i særdeleshed også et spørgsmål om manglende emotionel modenhed. Og problemet er større, jo yngre de er.



DTU Transport kan derfor ikke støtte en nedsættelse af aldersgrænsen, hverken for lille eller stor knallert. Strengere sanktioner og en forbedret uddannelse vil kun i begrænset omfang kunne modvirke de negative sikkerhedsmæssige effekter, som må forventes, hvis man sænker aldersgrænserne for kørsel på knallert.

Der argumenteres fra visse sider for, at man ved en nedsættelse af knallertalderen kan tale til de unges ansvarsbevidsthed og dermed opnå en forbedret adfærd. Vi har ikke fundet dokumentation for holdbarheden af dette argument. Det er vores opfattelse, at den manglende modenhedsmæssige udvikling næppe kan kompenseres ved god vilje fra de unge selv. Det er i forvejen langt fra alle uheld med unge trafikanter, der sker pga. bevidst dårlig kørestil.

Det foreliggende høringssvar er udarbejdet i samarbejde med professor Liisa Hakamies-Blomqvist, seniorforsker Mette Møller og forskningsassistent Elisabeth Framke.

Med venlig hilsen

Gitte Carstensen
Seniorforsker

Referencer:

Assing, K.: Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 137, 2002.

Brems, C. & Munch, K. (2008). Risiko i trafikken 2000-2007. DTU Transport, rapport 2:2008

Carstensen, G.: Køreuddannelsen til personbil - de nye bilister og deres uheld. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport 1, 1999.

ECMT – European Conference of Ministers of Transport: Young drivers. The road to safety. Transport Research centre. OECD Publishing, 2006.

Jørgensen, N.O.: Knallertførernes risiko set i forhold til alder og kørselserfaring. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Arbejdsnotat af 22.9.1977.

Ledineg, A., Fertner, M.L. & Erenli, E-M.: Sicher auf 2 Rädern. Ein Erlebnisworkshop für junge Mopedfahrer. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2009 (07/08). Pp. 272-275.

Mann, R.E., Smart, R.G., Stoduto, G., Adlaf, E.M., Vingilis, E., Beirness, D. & Lamble, R.: Changing drinking-and-driving behaviour: the effects of Ontario's administrative driver's license suspension law. Canadian Medical Association J., 2000; 162(8):1141–1142.

Møller, M.: Sidste nyt fra den internationale trafikpsykologi, Dansk Vejtidskrift, 2008/10

Schoon, C.: Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1 category (125 cc) motorcycle. Swov, R-2004-10. Leidschendam, 2004

Swov Fact sheet: Young moped riders. Leidschendam, 2006.
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Young_mopedists.pdf

Swov Fact sheet: Moped and light-moped riders. Leidschendam, 2009.
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Moped_riders.pdf

Jesper Andersen

Fra: Hanne Aagaard

Sendt: 28. juli 2010 15:03

Til: EJOURFærdsels- og våbenkontoret (951s07)

Cc: Michael de Thurah

Emne: VS: Høringssvar over revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert m.v.)

Journaliseres på 2008-801-0027 - MDT

Fra: nini.jeppesen@3f.dk [mailto:nini.jeppesen@3f.dk] **På vegne af** hoering@3f.dk

Sendt: 28. juli 2010 14:58

Til: Hanne Aagaard

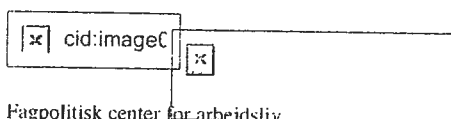
Emne: Høringssvar over revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert m.v.)

3F finder ingen anledning til bemærkninger i forhold til nedennævnte høring.

Venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen

Miljø- og arbejdsmiljøkonsulent



Fagpolitisk center for arbejdsliv
Kampmannsgade 4
DK 1790 København V

Tlf. +45 88 92 10 12
Fax: +45 88 92 10 16
Mobil: +45 21 45 74 32

e-mail: jll@3f.dk
Web: www.3f.dk

53

08-801-0027
MDT-CE

Tænk på miljøet før du printer

Fra: Justitsministeriet [mailto:jm@jm.dk]

Sendt: 27. juli 2010 12:13

Til: forening@danskeadvokater.dk; carsten.abild@regionsyddanmark.dk; skakontor@mail.dk; dch@dch.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; transport@transport.dtu.dk; info@danskecykelhandlere.dk; dt@datatilsynet.dk; post@oestrelandsret.dk; regioner@regioner.dk; odense@domstol.dk; karenmoestrupjensen@shret.dk; landsformand@dk-u.dk; fdm@fdm.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; administration.kbh@domstol.dk; keld@arentsminde12.dk; hoeringer@fbr.dk; lu@lus.dk; koerelands@get2net.dk; mail@landdistrikterne.dk; center@humanrights.dk; dmu@dmusport.dk; mclf@mc-dk.dk; ledelsessekretariat@politi.dk; aalborg@domstol.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dcf@dcf.dk; skovloekke@dmc-org.dk; fp@forsikringogpension.dk; info@sikkertrafik.dk; mdp@advokatprince.dk; GAT001@politi.dk; formanden@dkl.nu; erikfinnich@webspeed.dk; livogtrafik@yahoo.dk; kl@kl.dk; aarhus@domstol.dk; ungdomsringen@ungdomsringen.dk; info@danskecykelhandlere.dk; gs@mctc.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; di@di.dk; mail@danskeadvokater.dk; hvr@hvr.dk; jlo@domstol.dk; post@vestrelandsret.dk; mail@politiforbundet.dk; roskilde@domstol.dk; 3F DK; dh@handicap.dk
Cc: skm@skm.dk; trm@trm.dk; uvm@uvm.dk; oem@oem.dk; Michael de Thurah; Freja Sine Thorsboe

29-07-2010