

Notat til Folketingets Retsudvalg
I forbindelse med foretræde af Danmarks Knallert-Union (DKU) den 7. april 2011.

Bemærkninger og input til behandlingen af L 137 (knallertkørsel m.v.)

Danmarks Knallert-Union (DKU) ønsker at anerkende de væsentlige skridt, som Folketinget er i færd med at tage i forhold til en modernisering af knallertlovgivningen.

Samtidig ønsker vi at bidrage med en række anbefalinger til, hvorledes den fremadrettede lovgivning kan forbedres endnu mere.

PROBLEM:

Folketinget skal i foråret 2011 vedtage en ny knallertlovgivning i Danmark. Lovarbejdet rummer ændringer i færdselsloven og lov om ungdomsskoler, og sigter mod at implementere dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort for så vidt angår knallerter.

L 137 blev 1. behandlet i folketingsalen den 1. marts 2011.

BAGGRUND:

Den gældende danske lovgivning om knallertkørsel er den mest restriktive i EU. Se nedenstående skema, der sammenligner den gældende danske lovgivning med "knallertpakken" og regelsættet i øvrige EU-lande.

	Gældende dansk lovgivning	Knallertpakken	Øvrige EU-lande
Aldersgrænser	Knallert 30: fra 16 år Knallert 45: fra 18 år	Knallert 25/30: 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 25/30: Køreundervisning og skærpet prøve Knallert 45: Yderligere køreundervisning og skærpet prøve	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 første lovovertrædelse og kørers mulighed for førerbevis til K30/K45/bil kan udsættes	Der gælder forskellige regler
Kilde: New Insight			

Skemaet er hentet fra rapporten "Vurdering af Knallertpakkens effekter" side 9, New Insight, august 2010.

I L 137, der netop nu er til behandling i Folketinget, fastholdes de høje (og ensidigt danske) aldersgrænser for så vidt angår stor knallert. NB: På den anden side af Øresund – i nabolandet Sverige – gælder følgende aldersgrænser:

- Lille knallert: 15 år
- Stor knallert: 15 år

Skærpede sanktioner, mere uddannelse, en øget trafikalt bevidsthed, mere oplysning og styrkede krav til sikkerhed har i de senere år medført en positiv udvikling i antallet af ulykker, hvor knallertkørere er involveret. Denne udvikling kan yderligere styrkes gennem "knallertpakken".

Om knallerter og ulykker i tal:

- Der var i Danmark i 2009 indregistreret 166.335 knallert 30 (lille knallert) og 61.224 knallert 45 (stor knallert). Det er i alt en lille kvart million knallerter (227.559 knallerter). Antallet af knallerter på de danske veje er steget med ca. 80.000 siden år 2000.
- Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre på knallerter end for otte år siden.
- Antallet af dræbte og 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, hvor man opererer på baggrund af en lovgivning, der på lange stræk minder om "knallertpakken".
- 70 procent af alle ulykkerne sker for lovbrudere – 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 den unge gruppe underrepræsenteret, når man medregner, hvor stor en del af den samlede bestand, som køres af de helt unge.

LØSNING:

Der foreslås en ny knallertlovgivning, der baserer sig på "knallertpakken". Hovedformålene med pakken er:

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

Elementerne i "knallertpakken" er:

- Unge på 15 år får adgang til at køre 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 på lille knallert får adgang til at køre på stor knallert (knallert 45), hvis de følger yderligere køreundervisning og består en skærpet prøve.

- Sanktioner ved tuning af knallerter strammes markant. Knallertkørekortet kan inddrages, bøderne forhøjes og kørekort til bil udsættes i kombination med konfiskation af knallerten.

Med forslaget om at nedsætte de gældende aldersgrænser for knallertkørsel ønskes i højere grad en tilnærmelse til 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 i trafiksikre stisystemer. De yngres trafikale læring styrkes og knallertkørslen rustes dermed deres mobilitetsforståelse og trafiksikkerheden. Ikke mindst i forbindelse med senere bilkørsel.

Det er udtryk for et både klogt, ansvarligt og logisk skridt. Henholdsvis cykel, lille knallert og stor knallert er gradvist med til at bibringe børn og unge en bedre trafikforståelse og -adfærd. Disse rolige skridt bygger unge op til at blive endnu bedre trafikanter, når de som 18-årige har mulighed for at tage kørekort til bil.

Der henvises i øvrigt til analyserapporten "Vurdering af knallertpakkens effekter", New Insight, august 2010 (Vedlagt)

Danmarks Knallert-Union ønsker tillige konkret at understrege en række forhold, som vi mener bør indarbejdes i den endelige udformning af lovteksten – vi ser frem til at uddybe forslagene og besvare spørgsmål:

Stor knallert fra det 16. år

DKU foreslår, at aldersgrænsen for stor knallert ændres fra 18 til 16 år.

Færdselsrelateret førstehjælpsuddannelse

Uddannelsen bør være en integreret del af uddannelsen på ungdomsskolen og indgå i det beløb, som et lille kørekort skal koste. Ellers vil et lille kørekort i nogle tilfælde koste mere end kr. 1.000,-.

Den teoretiske og praktiske prøve

Lovgivningen bør flugte med minimumskravene i EU for AM kørekort (45 km/t). I lovteksten bør fremhæves, at man lægger sig fast på en sværhedsgrad, der tilstræber en beståelsesprocent på 90%. Det handler i al væsentlighed om at øge de trafikale kompetencer.

Tidspunkt for start af uddannelse

Den enkelte bør kunne tage fat på uddannelsesforløbet seks måneder før det fyldte 15. år

Trailer til knallert

Dette er ikke omtalt i lovforslaget, men der bør åbnes for dette. Alle køretøjer – herunder cykler, motorcykler, biler m.v. – tillades at have en trailer monteret. Men i lovgivningsmæssig forstand er knallerten ene undtagelse. DKU foreslår, at montering af trailer tydeliggøres i den endelige lovtekst.