



HØRINGSNOTAT

Dato 15. marts 2016
J. nr. 2015-7393

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forsøgsordning med kørekort til 17-årige, nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert mv.)

Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (kørekort til 17-årige m.v.) har været i høring fra 24. februar til 11. marts 2016. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk.

Lovforslaget omfatter et forslag om at indsætte en bemyndigelsesbestemmelse i færdselsloven, som giver transport- og bygningsministeren mulighed for efter forhandling med justitsministeren at etablere et forsøg med at sænke aldersgrænsen for, hvornår man kan få kørekort, til 17 år, betinget af, at man kører med en erfaren bilist, frem til man fylder 18 år.

Det foreslås desuden, at aldersgrænsen for førere af lille knallert sænkes fra 16 til 15 år, og endelig foreslås en præcisering af færdselslovens § 61, stk. 2, 1. pkt., vedr. ombytning af udenlandsk kørekort.

1. Høringen

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsad-



vokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Veteranknallertklubben Aktiv.

Side 2/11

Transport- og Bygningsministeriet har modtaget 22 hørings svar.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne eksterne hørings svar, som er fremstillet efter hovedemner nedenfor. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til hørings svarene er anført med *kursiv* og emneinddelt.

Østre og Vestre Landsret, Advokatrådet, Dansk Byggeri, Den Danske Dommerforening, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Københavns Byret samt har ingen bemærkninger til lovudkastet.

Dansk Bilbrancheråd, Frie Danske Lastbilvognmænd samt Landsforeningen Landsbyerne i Danmark kan tilslutte sig lovudkastet og har ikke yderligere bemærkninger.

1.1. Forsøgsordning med kørekort til 17-årige

HandicapBilistCentret kan tilslutte sig forslaget og foreslår desuden, at det præciseres, hvorvidt muligheden for at påbegynde køreuddannelsen 3 måneder før det fyldte 18. år også gælder for 17-årige.

Falck Danmark kan tilslutte sig etablering af en forsøgsordning med kørekort til 17-årige og tillægger det vægt, at sigtet med forslaget er at fremme trafiksikkerheden. Falck Danmark anbefaler en grundig evaluering af effekten af ordningen, inden der tages stilling til, om ordningen skal gøres permanent.

Rådet for Sikker Trafik er overordnet set positivt indstillet over for forsøget med kørekort til 17-årige betinget af ledsaget kørsel pga. de positive effekter på trafiksikkerheden blandt unge, som en lignende ordning har haft i eksempelvis Tyskland.

Rådet er imidlertid betænkelig ved fravalget af en godkendelsesordning af ledsagere i Danmark. Rådet frygter, at det kan betyde, at ledsagerrollen tages mindre seriøst, og at der vil opstå et stort informationsbehov hos ledsagere, der er usikre på, om de lever op til ledsagerkravene.

Rådet anbefaler dertil, at man afsætter tilstrækkelige ressourcer til en gennemgribende og grundig informationsindsats om ordningen, da det vil være afgørende for en positiv modtagelse i befolkningen. Desuden anbefaler Rådet, at man iværksætter en grundig evaluering af forsøget, og understreger i den for-



bindelse vigtigheden af, at evalueringen planlægges og påbegyndes allerede inden, forsøgsordningen træder i kraft.

Endvidere er Rådet bekymret over, at 17-årige underlægges samme promillegrænser som øvrige bilister, da forskning viser, at ulykkesrisikoen for en given promille er højere, jo yngre man er. Rådet anbefaler i den forbindelse, at man i forsøgsordningen overvejer at fastsætte en promillegrænse på 0,2 promille for forsøgets deltagere. Rådet foreslår desuden, at man benytter lejligheden til – generelt – at sætte promillegrænsen for nye bilister med kørekort på prøve ned til 0,2 promille.

Endelig er det Rådets opfattelse, at sanktionsniveauet for overtrædelse af forsøgsordningens betingelser er for lavt, og at det ikke i tilstrækkelig grad signalerer, at kravet om ledsagerens tilstedeværelse skal tages alvorligt.

DTU Transport fraråder generelt, at man nedsætter aldersgrænsen for kørsel med motorkøretøjer, da forskningen viser, at unge trafikanter har øget uheldsrisiko, og at effekten af alder er større end effekten af erfaring. Imidlertid påpeger DTU, at det samtidig er veldokumenteret, at øvelseskørsel mindsker risikoen for færdselsuheld, hvorfor DTU Transport principielt støtter tiltag, der bidrager til større kørsels erfaring, hvis det foregår under de rette omstændigheder.

I den forbindelse anbefaler DTU Transport, at ledsageren skal godkendes til ledsagelse samt modtage vejledning i at ledsage nye bilister, bl.a. med den begrundelse, at ledsageren har afgørende betydning for den unge bilists fremtidige kørestil, og fordi det i højere grad vil sikre, at ledsageren tager opgaven som ledsager alvorligt og udviser ansvarlig adfærd.

Endvidere påpeger DTU Transport, at der i lovudkastet gøres for lidt ud af at præcisere, hvordan man vil forsøge at forebygge overtrædelser af betingelserne forbundet med forsøgsordningen. Endeligt påpeger DTU Transport, at det er afgørende, at forsøgsordningen evalueres.

Forbrugerrådet Tænk støtter forslaget om en forsøgsordning med kørekort til 17-årige betinget af ledsaget kørsel. Tænk er dog betænkelig ved, at ordningen ikke omfatter en godkendelse af ledsagere. Da der er tale om en tidsbegrænset ordning, mener Tænk, at der er særligt behov for, at det ikke alene er op til politiet at kontrollere ledsageren ved almindelig trafikkontrol.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet bemærker på baggrund af en studieopgave om erfaringerne fra en række lande med forskellige variationer af ”trinvis kørekort”, at forskellige former for trinvis erhvervelse af kørekort fører til et fald i antallet af færdselsuheld blandt de unge bilister.



Da aldersgruppen 18-24-årige er involveret i uforholdsmæssigt mange uheld i forhold til ældre aldersgrupper, anbefaler Trafikforskningsgruppen, at man overvejer at lade forsøgsordningen omfatte alle unge op til 24 år.

Subsidiært anbefaler Trafikforskningsgruppen, at alle op til 24 år får tilbud om at kunne erhverve kørekort gennem en trinvis ordning, der indebærer betinget erhvervelse i en begrænset periode. Endvidere anbefaler gruppen, at det overvejes at supplere perioden med betinget kørekort med andre restriktioner, f.eks. nedsat alkoholpromillegrænse, begrænsning af antallet af passagerer mv.

Cyklistforbundet er imod forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Cyklistforbundet mener ikke, man kan forvente de samme positive effekter for trafiksikkerheden, som man har set i Tyskland, da der ikke lægges op til en godkendelsesordning for ledsagere i stil med den tyske.

Endvidere mener Cyklistforbundet, at forsøgsordningen vil få en negativ sundhedsmæssig virkning på de 17-årige, da flere af disse vil vælge cyklen fra, og at ordningen vil bidrage til et dårligere miljø og klima og have en negativ samfundsøkonomisk effekt. Endelig mener Cyklistforbundet ikke, at forsøgsordningen vil medføre øget mobilitet, da ledsageren lige så godt kan køre bilen.

Rådet for Bæredygtig Trafik og **NOAH-Trafik** har i deres fælles høringsvar anført, at de er imod forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Overordnet set mener foreningerne, at den førte trafikpolitik ikke understøtter ønsket om lavere ulykkestal, bedre miljø og mindre CO₂-udledning.

De to foreninger fraråder en forsøgsordning med kørekort til 17-årige ud fra den begrundelse, at unge har langt større risiko i trafikken pga. deres mentale og erfaringsmæssige umodenhed, som ikke kompenseres af, at de skal ledsages af en erfaren bilist. Endvidere mener foreningerne, at ordningen vil øge de unges tilvænning til bil frem for kollektiv transport og cykel med skadelige effekter for sundhed, miljø og klima til følge.

Foreningerne peger desuden på, at det er kritisabelt, at der henvises til gode tyske erfaringer med ledsagerordningen, når der ikke er samme krav til ledsageren som i den tyske ordning. Endvidere mener foreningerne ikke, at beslutningen træffes på et veldokumenteret grundlag, som Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at man går i forhold til indførelse af trinvis kørekort i Danmark.

1.1.1. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger (opdelt efter emner)

Vedr. begyndelsestidspunkt for køreuddannelsen

Der indføres en præcisering i lovudkastet af, at muligheden for at påbegynde køreuddannelsen 3 måneder før det fyldte 18. år også gælder for 17-årige.



Vedr. evaluering af forsøgsordningen

Det er Transport- og Bygningsministeriets hensigt, således som det også fremgår af de almindelige bemærkninger til lovudkastet, at der skal gennemføres en evaluering af forsøget, som allerede påbegyndes inden forsøgets igangsættelse. Dette vil gøre det muligt at følge deltagerne i forsøgsordningen fra begyndelsen af forsøget og sammenligne med andre, der tager kørekort på traditionel vis.

Vedr. godkendelsesordning for ledsagere

For så vidt angår fravalget af en godkendelsesordning for ledsagere bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet har søgt at afveje hensynet mellem på den ene side at sikre, at ledsageren tager sin rolle alvorligt og lever op til ledsagerkravene, og på den anden side at undgå en tung administrativ godkendelsesproces i forbindelse med en ordning, der har en relativt kort varighed, samt at få så mange unge med i ordningen som muligt.

Endvidere er det ønsket at undgå en unødigt bureaukratisering og i stedet vægte tilliden til, at ledsagerne i udgangspunktet selv kan vurdere deres egen opfyldelse af ledsagerkravene, som er ganske få og enkle, højest.

Det er i den forbindelse afgørende, at udgangspunktet for forsøgsordningen ikke er, at ledsageren skal tage del i den unges køreuddannelse. Forsøgsordningen har til formål at forbedre trafiksikkerheden blandt de unge nyuddannede bilister ved – ud over deres fulde køreuddannelse – at lade dem få et års kørsels erfaring bistået af en ældre erfaren bilist, eksempelvis en forælder.

Enkelte høringssvar anfører, at man ikke kan forvente en tilsvarende positiv effekt af ordningen som i Tyskland, når man ikke indfører samme godkendelsesordning som i Tyskland.

Efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering er det tvivlsomt, i hvilket omfang man sikrer ledsagernes ansvarlighed og evne til at give den rette rådgivning videre til unge førere ved at lede dem igennem en formel godkendelsesprocedure, hvor man alene tjekker opfyldelsen af de få formelle krav, der stilles til ledsagelse, som man gør i Tyskland og Holland.

En sådan sikring af, at ledsagerne giver den rette rådgivning videre, ville fordre en reel obligatorisk vejledning i ledsagelse, som ville gøre ordningen væsentligt mere bureaukratisk, og som sandsynligvis ville medføre et væsentligt mindre deltagerantal.

I forbindelse med planlægningen af evalueringen af forsøgsordningen vil Transport- og Bygningsministeriet være særligt opmærksom på eventuelle effekter af, at der ikke er en formel godkendelsesprocedure.



Vedr. information om ordningen

For så vidt angår det behov for oplysning og vejledning om ordningen, der vil opstå hos kommende deltagere og ledsagere, vil det i forbindelse med den nærmere planlægning og indretning af ordningen – og med inddragelse af erfaringer fra Tyskland og Holland – blive nøje overvejet, hvorledes man på en hensigtsmæssig måde kan imødekomme dette informationsbehov, herunder via internetbaseret information, kampagner, eventuel oprettelse af hotline el. lign.

Det bemærkes generelt, at lovudkastet ikke beskriver de nærmere detaljer omkring ordningens tilrettelæggelse og informationsindsatsens beskaffenhed. Den nærmere tilrettelæggelse af ordningen vil ske efter lovens vedtagelse og vil blive fastlagt ved bekendtgørelse. En del af denne tilrettelæggelse vil bestå i planlægning af en informationsindsats, som vil søge at imødekomme det behov, som indførelsen af forsøgsordningen skaber.

De nævnte bemærkninger har dog givet anledning til en uddybning af beskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger af, at informationsindsatsen vil blive udformet med inddragelse af internationale erfaringer med henblik på at sikre, at både deltagere i forsøgsordningen og ledsagere får dækket deres behov for oplysning og vejledning.

Vedr. promillegrænse for 17-årige

I Danmark er der ikke en lavere promillegrænse for alkoholindtag for unge eller nyuddannede bilister, ligesom der er i eksempelvis Tyskland og Holland. I overensstemmelse med ønsket om at etablere en enkel og let administrerbar ordning for ledsaget kørsel i Danmark er det Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at indføre en særlig promillegrænse for 17-årige deltagere som led i forsøgsordningen.

Transport- og Bygningsministeriet finder endvidere, at den generelle promillegrænse for unge og/eller nyuddannede førere af motorkøretøjer er et bredere politisk spørgsmål, som skal adresseres særskilt og ikke inden for rammerne af forsøgsordningen med kørekort til 17-årige.

Vedr. sanktionsniveau for 17-årige

Sanktioneringen af en 17-årig, der kører uden ledsager, er fastlagt ud fra et hensyn til sammenhængen med færdselslovens øvrige sanktionssystem. Et meget strengere sanktionsniveau, f.eks. svarende til sanktionsniveauet i Tyskland, ville ikke være proportionalt med eksempelvis straffen for at køre helt uden at have erhvervet kørekort.

Vedr. øget uheldsrisiko for 17-årige

Transport- og Bygningsministeriet er fuldt opmærksom på sammenhængen mellem alder og risiko i trafikken, herunder problemstillingen omkring 17-



åriges mentale og kognitive modenhed. Det er netop et hovedformål med forsøgsordningen at adressere denne øgede risiko ved at indføre ledsaget kørsel det første år.

Den samtidige nedsættelse af aldersgrænsen er også en vægtig grund til, at ordningen etableres som et forsøg, som skal evalueres for at sikre, at det har den ønskede positive effekt på de unges færdselssikkerhed, før den eventuelt kan gøres permanent.

Vedr. ledsaget kørsel op til 24 år

For så vidt angår forslaget om at lade forsøgsordningen med ledsaget kørsel omfatte alle nyuddannede bilister op til 24 år, subsidiært at give tilbud om en trinvis kørekortordning, skal Transport- og Bygningsministeriet bemærke, at forslaget er noteret. En sådan ordning ligger imidlertid ikke inden for rammerne af den ordning, som der på nuværende tidspunkt er ønske om at etablere.

Vedr. effekter på miljø, klima og sundhed

Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at Vejdirektoratet har vurderet, at de miljømæssige effekter (herunder CO₂-udledning) af forsøgsordningen vil være minimale, hvilket også fremgår af de almindelige bemærkninger til lovudkastet.

For så vidt angår de eventuelle negative sundhedsmæssige effekter af forslaget, er det Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at de fleste deltagere i forsøgsordningen vil være unge, som ville have erhvervet kørekort tidligt, selvom forsøgsordningen ikke havde eksisteret. Omfanget af "tabte" cykel- eller gåture som følge af ordningen i løbet af det 17. år vurderes derfor at være meget begrænset – også henset til, at en stor andel af de ledsagede ture alligevel ville være foregået med bil, blot med ledsageren bag rattet.

1.2. Nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert

Landsforeningen Landsbyerne i Danmark anbefaler en gennemførelse af forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert til 15 år. Foreningen mener, at de nuværende regler er unødigt strenge, og at de ulykker, der i dag sker på knallert, ikke kan henføres til de unges evne til at køre knallert, men i højere grad må tilskrives andre lovovertrædelser.

Rådet for Sikker Trafik støtter ikke forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert fra 16 til 15 år. Den primære årsag hertil er, at nedsættelsen ifølge Rådet forventeligt vil medføre flere dræbte og kvæstede unge knallertførere, herunder flere 14-årige, da der sandsynligvis vil ske en "afsmitning nedad" i forhold til 14-årige, som kan blive fristet til at køre ulovligt på knallert.



Rådet peger på, at lille knallert er den farligste transportform på vejene pr. kørt kilometer, hvilket ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt taler imod at give en yngre og mere umoden årgang adgang til denne transportform. Rådet bemærker endvidere, at nedsættelsen af aldersgrænsen til 15 år i Danmark fra 1971-1980 medførte en femdobling af antallet af dræbte og tilskadekomne 15-årige knallertkørere.

Trafitec har for Rådet for Sikker Trafik undersøgt effekten af en nedsættelse af aldersgrænsen i 2015. Ifølge undersøgelsen vil en sænkning af aldersgrænsen resultere i 1 dræbt, 20 alvorligt- og 25 lettere tilskadekomne om året blandt de 14-15-årige. Dette estimat er baseret på politianmeldte uheld i årene 2012-2014. Da politiet kun registrerer ca. 12-13 pct. af personskaderne på knallert, vil det reelle tal ifølge Trafitec og Rådet for Sikker Trafik være langt højere.

Desuden henviser Rådet til erfaringer fra Sverige og Østrig, hvor aldersgrænsen for kørekort til lille knallert er 15 år, hvilket har haft markante negative færdselssikkerhedsmæssige effekter for denne aldersgruppe i de pågældende lande.

Endelig mener Rådet, at omfanget af utryghedsskabende knallertkørsel i boligområder vil stige som følge af alderssænkningen.

Falck Danmark er betænkelig ved en nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert og henviser i den forbindelse til høringssvaret fra Rådet for Sikker Trafik.

DTU Transport anbefaler ikke en nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert. I den forbindelse tilføjes, at DTU Transport ikke finder, at forslaget om forældresamtykke i forbindelse med salg af knallert til unge under 16 år ændrer ved, at uheldsrisikoen er større, jo yngre trafikanten er, bl.a. som følge af den unges kognitive udvikling.

Forbrugerrådet Tænk støtter ikke forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år med den begrundelse, at det med stor sandsynlighed vil øge antallet af ulykker.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet fraråder nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år, da forskningsgruppen ikke mener, der er fagligt belæg for at tro, at det er trafiksikkerhedsmæssigt ansvarligt at nedsætte aldersgrænsen.

Rådet for Bæredygtig Trafik og **NOAH-Trafik** modsætter sig forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år. Foreningerne henviser til trafikforsker Niels Agerholms udtalelser fra juni 2015 om, at det gav en forbedring af trafiksikkerheden blandt knallertførere, da man i 1980 hævdede aldersgrænsen fra 15 til 16 år, og at en væsentlig årsag hertil er, at evnen til at forudse konsekvenserne af ens egne handlinger udvikles ret sent.



Cyklistforbundet er imod nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år af samme årsager, som de er imod forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, jf. ovenfor. Mobilitetsfordelen er ifølge Cyklistforbundet minimal og står ikke mål med omkostninger i form af ringere trafiksikkerhed.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere er imod nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år. Foreningen begrundet dette med, at 15-årige ikke har den fornødne modenhed til at magte et motoriseret køretøj og kan overskue trafikale forhold og risici. Foreningen bakker op om ønsket om mere mobilitet til unge uden for de større byer, men mener ikke, at dette bør ske på bekostning af trafiksikkerheden.

Ungdomsskoleforeningen er imod en nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert. Foreningen henviser til erfaringer fra andre lande og fra den periode mellem 1971 og 1980, hvor aldersgrænsen var nedsat til 15 år i Danmark, og hvor antallet af ulykker blandt 15-årige steg.

Ungdomsskoleforeningen opfordrer desuden til, at man mindsker den periode, hvori de unge kan påbegynde knallertundervisningen før erhvervelse af kørekortet (i dag er det et halvt år før), da der ifølge foreningen i denne periode kan gå meget tabt i en teenagehjerne.

Endelig påpeger Ungdomsskoleforeningen, at alderssænkningen vil medføre kapacitetsudfordringer i første år, hvor to årgange vil skulle undervises og eksamineres.

1.2.1. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger (opdelt efter emner)

Vedr. færdselssikkerheden for 15-årige

Baggrunden for nedsættelsen af aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til lille knallert er, at regeringen ønsker at styrke de unges mobilitet. Dette gælder ikke mindst for de unge 15-årige, som bor uden for de større byer, hvor der kan være lange afstande mellem eksempelvis hjemmet og den unges skole eller fritidsaktiviteter og et begrænset udbud af kollektiv transport.

Transport- og Bygningsministeriet er fuldt opmærksom på, at der er sammenhæng mellem alder og risiko i trafikken, herunder at 15-åriges forståelse af risici i trafikken kan være begrænset, og at dette giver anledning til skepsis fra en række organisationer og myndigheder ud fra hensyn til de unges færdselssikkerhed.

Lovudkastet skal imidlertid ses i sammenhæng med, at man i de senere år har indført en række tiltag, som har sigtet til at forbedre færdselssikkerheden for knallertførere, herunder en række tiltag, som særligt har rettet sig mod unge



knallertførere. Således er knallertuddannelsen blevet markant forbedret for personer under 18 år, og der er blevet indført skærpede sanktioner, bl.a. over for kørsel uden førerbevis, kørsel med tunede knallerter samt kørsel i narko- og spirituspåvirket tilstand.

Herudover foreslås det, at der indføres et krav om forældresamtykke forud for salg, udleje eller anden overladelse af en knallert til personer under 16 år uden samtykke fra forældremyndighedens indehaver. Baggrunden for et sådant krav er, at det vurderes, at der med nedsættelsen af aldersgrænsen er et særligt behov for at sikre, at den mindreåriges anskaffelse og brug af en knallert sker med forældremyndighedens kendskab og accept.

Det er korrekt, at der skete en betydelig forbedring af 15-åriges ulykkesrisiko, da man hævede aldersgrænsen fra 15 til 16 år i 1980. Men selvom de helt unge har en øget risiko for at blive involveret i færdselsuheld, må det også medtages i afvejningen, at der i løbet af de 40 år, der er gået, siden aldersgrænsen sidst blev sat ned til 15 år i Danmark, er sket en meget markant forbedring af trafiksikkerheden med et stort fald i antallet af færdselsrelaterede ulykker til følge.

Fra 2010 til 2014 er der ifølge Rådet for Sikker Trafik sket en reduktion på mere end en 60 pct. af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede 15-17-årige på lille knallert. Denne positive udvikling skyldes ifølge Rådet for Sikker Trafik både faldende transportarbejde på knallert og målrettede tiltag.

På den baggrund har regeringen foretaget en samlet afvejning mellem forbedringen af de unges mobilitet, særligt i områder uden for de større byer, og færdselssikkerhedsmæssige hensyn og vurderet, at det nu må anses for forsvarligt at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert til 15 år.

Vedr. utryghed i boligområder

Transport- og Bygningsministeriet noterer sig bemærkningen om, at nedsættelsen af aldersgrænsen kan medføre øget utryghed i boligområder i byerne som følge af øget knallertkørsel.

Vedr. begyndelsestidspunkt for knallertkursus

For så vidt angår forslaget om at nedsætte perioden, hvori den unge kan påbegynde sin knallertundervisning før erhvervelse af førerbeviset, skal Transport- og Bygningsministeriet bemærke, at varigheden af et knallertkursus fastsættes af de enkelte kommuner.

Da et knallertkursus består af minimum 30 undervisningstimer ekskl. et obligatorisk førstehjælpskursus, vil det efter Transport- og Bygningsministeriet vurdering næppe være et generelt problem, at der kan gå lang tid mellem undervisningens afslutning og erhvervelsen af førerbeviset.



Vedr. kapacitetsudfordringer for ungdomsskoler og politi

Transport- og Bygningsministeriet skal bemærke, at da de eventuelle kapacitetsudfordringer begrænser sig til det første år, efter at ordningen træder i kraft, er det ministeriets vurdering, at kapacitetsudfordringerne er håndterbare.

Side 11/11

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

De indkomne høringssvar har affødt følgende ændringer i lovudkastet:

Der er indsat en præcisering i lovudkastets almindelige bemærkninger af, at muligheden for at påbegynde køreuddannelsen 3 måneder før det fyldte 18. år også gælder for 17-årige.

Der er indsat en uddybning i lovudkastets almindelige bemærkninger vedr. tilrettelæggelsen af informationsindsatsen i forbindelse med forsøgsordningen med kørekort til 17-årige betinget af ledsaget kørsel.

Der er endvidere foretaget en række redaktionelle og lovtekniske justeringer i lovudkastet.