



HØRINGSNOTAT

Dato 3. april 2019
J. nr. 2019-919

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 12. februar 2019 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Metal, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Forsvarets Køreskole, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landsforeningen for Forsvarsadvokater, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Miljøstyrelsen, Motorcykel Importør Foreningen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, samtlige byretterTrafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser og Veteranknallertklubben Aktiv samt Vestre og Østre Landsret.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 11. marts 2019.

Der er modtaget høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Cyklistforbundet
Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport)



Dansk Bilbrancheråd
Dansk Kørelærer-Union
Danske Motorcyklister, DMC
Digitaliseringsstyrelsen
Erhvervsstyrelsen
FDM
Forbrugerombudsmanden
Forbrugerrådet Tænk
Havarikommissionen for vejtrafikulykker
Institut for Menneskerettigheder
Justitsministeriet
Københavns Byret (på vegne af samtlige byretter)
Kørelærerforeningen
Landsforeningen af Ungdomsskoleledere
Miljø- og Fødevareministeriet
Motorcykel Forhandler Foreningen
Motorcykel Importør Foreningen
Politiforbundet
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
Ungdomsskoleforeningen
Vestre Landsret
Østre Landsret

Dansk Bilbrancheråd, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Miljø- og Fødevareministeriet og Politiforbundet har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Københavns Byret på vegne af samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringssvar gives og kommenteres først. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Rigspolitiet anfører, at en gennemførelse af lovforslaget efter Rigspolitiets vurdering vil have en negativ indvirkning på færdselssikkerheden.



Rigspolitiet henviser i den forbindelse til DTU's undersøgelse, hvoraf fremgår, at det afgørende for betydningen for færdselssikkerheden er, om risikoen følger føreren eller køretøjet. Hvis risikoen følger føreren, fremgår det af DTU's undersøgelse, at beregningerne tyder på, at en nedsættelse af aldersgrænsen for stor knallert vil medføre en markant stigning i antallet af alvorligt tilskadede og dræbte, hvis flere vælger at køre på stor knallert. Det fremgår ligeledes af undersøgelsen, at DTU anser yderligere analyser nødvendige for at afgøre med sikkerhed, om risikoen følger føreren eller køretøjet, men at de foretagne ulykkesanalyser tyder på, at risikoen i hvert fald i nogen grad følger føreren.

Rigspolitiet anfører i tilknytning hertil, at både stor og lille knallert er blandt de tre mest risikofyldte køretøjer pr. kørt kilometer.

Rigspolitiet anfører, at man er enig i, at tunede små knallerter er et færdselssikkerhedsmæssigt problem. Dette skyldes dog ikke som anført i lovforslaget, at de ikke er byggede til at kunne føres med mere end 30 km i timen. Rigspolitiet oplyser, at langt de fleste knallerter er konstrueret som en stor knallert, men at de små knallerter fra producentens side begrænses til højest at kunne køre 30 km i timen. Den lille knallert er således konstruktionsmæssigt på højde med den store knallert og i princippet bygget til at kunne køre op til 45 km i timen.

Rigspolitiet anfører i den forbindelse, at man ikke er enig i, at nedsættelse af aldersgrænsen til stor knallert vil nedbringe antallet af tunede små knallerter. Rigspolitiet henviser i den forbindelse til, at temarapport nr. 15, 2018 om knallertulykker fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og DTU's undersøgelse bekræfter, at der hos unge er et udtalt ønske om at køre hurtigere end tilladt. Det fremgår af rapporterne, at dette gøres ved at foretage konstruktive ændringer på den lille knallert, hvor knallerten bringes til at køre væsentligt hurtigere end en lovlig stor knallert. Den lovlige hastighed for stor knallert på 45 km i timen findes derfor ikke hurtig nok i de unges øjne.

Henset til, at Rigspolitiet heller ikke anser det for særlig sandsynligt, at en 15-årig, der netop har erhvervet førerret til lille knallert, vil eller kan bruge tid og penge på at erhverve førerret til stor knallert året efter, mener Rigspolitiet derfor, at muligheden for at kunne køre stor knallert som 16-årig ikke vil reducere udbredelsen af tunede små knallerter.

Rigspolitiet anfører, at da man er relativt langt fra Færdselssikkerhedskommissionens mål om maksimalt 120 dræbte og 2000 tilskadede i trafikken i 2020, bør der efter Rigspolitiets vurdering ikke gennemføres færdselslovsændringer, der ikke bidrager til at højne færdselssikkerheden.

Rigspolitiet finder endvidere, at det ikke bør gøres muligt at føre stor knallert på baggrund af førerret til almindelig bil, som er erhvervet som led i forsøgsordningen om kørekort til 17-årige. Der vil stadig ikke kunne deltage en ledsa-



ger på stor knallert og ikke alle 17-årige har nogen forudgående køreuddannelse (kørekort) til køretøjer på to hjul.

For så vidt angår den foreslåede ændring af færdselslovens § 129, stk. 4, om udskydelse af tidspunktet for erhvervelse af kørekort med et alderskrav på 18 år på baggrund af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, bemærker Rigspolitiet, at den foreslåede ændring også vil få betydning for muligheden for at erhverve kørekort til traktor og motorredskab, idet alderskravet for disse køretøjer også er 16 år. Den foreslåede ændring vil således også få den konsekvens, at en unge person, der som 15-årig ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert, ikke vil kunne erhverve kørekort til traktor og motorredskab, hvilket kan være problematisk for unge, der f.eks. er i gang med en landbrugsuddannelse eller lignende, hvor han eller hun skal erhverve kørekort til traktor som 16-årig.

Rigspolitiet oplyser endeligt, at lovforslaget medfører, at der skal oprettes nye frakendelseskoder og nye aktualiteter i Kriminalregisteret, ligesom der vil skulle ske flere tekniske ændringer i politiets sagsstyringssystem (POLSAS). Der vil endvidere skulle foretages ændringer i Kørekortregisteret og i ATKS (Automatisk Trafikkontrolsystem).

Rigspolitiet vurderer, at opgaven vil have en tidsmæssig udstrækning på mellem fem til syv måneder fra igangsættelse af opgaven. På grund af den transitionsperiode som politiet for øjeblikket befinder sig i, hvor 23 af politiets centrale systemer skal overflyttes til en ny driftsleverandør, vil der være meget få release-perioder, hvor der kan gennemføres ændringer i de pågældende systemer. Rigspolitiet kan ikke på nuværende tidspunkt oplyse, hvornår arbejdet med de IT-mæssige ændringer, som lovforslaget medfører, kan påbegyndes. Rigspolitiet forventer, at det først bliver muligt at oplyse, hvornår arbejdet kan igangsættes, ved udgangen af juni 2019. Politiets IT-systemer kan derfor ikke understøtte den foreslåede ikrafttrædelsesdato 1. juli 2019.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af DTU's undersøgelse, at effekten på færdselssikkerheden af en nedsat aldersgrænse for stor knallert i meget høj grad afhænger af, om risikoen følger køretøjet eller føreren. Undersøgelsens beregninger af, at nedsættelse af aldersgrænsen vil medføre en årlig stigning på 1,6 dræbte og 12,2 alvorligt tilskadede komne og dermed en samfundsomkostning svarende til ca. 100 mio. kr. årligt, er foretaget ud fra beregningsscenarioet, hvor risikoen følger føreren.

Det fremgår samtidig af DTU's undersøgelse, at ulykkesanalyser tyder på, at risikoen i nogen grad følger føreren. Det fremgår dog udtrykkeligt af undersøgelses konklusion, at yderligere analyser er nødvendige for at afgøre med sikkerhed, om risikoen følger føreren eller køretøjet. Det er på den baggrund, at det af pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår, at det ikke på baggrund af undersøgelsen entydigt kan konkluderes, at en aldersnedsættelse vil skade færdselssikkerheden.



Det fremgår samtidig af pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at nedsættelse af aldersgrænsen efter regeringens opfattelse vil kunne nedbringe antallet af tunede knallerter, og at det derfor samlet set er regeringens opfattelse, at nedsættelse af aldersgrænsen for stor knallert kan ske uden væsentlige negative konsekvenser for færdselssikkerheden.

I forbindelse med tunede små knallerter har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noteret sig, at der ikke konstruktionsmæssigt er forskel på lille og stor knallert. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet mener dog fortsat i lighed med Rigspolitiet, at tunede små knallerter udgør et færdselssikkerhedsmæssigt problem, bl.a. fordi de bliver ført på cykelsti med væsentligt højere hastighed end 30 km i timen, og fordi førerne ikke har modtaget køreundervisning i at færdes i trafikken med de høje hastigheder. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil på den baggrund tilrette lovforslagets bemærkninger, så de tydeligere afspejler dette forhold.

I relation til spørgsmålet om at begrænse udbredelsen af tunede små knallerter kan Transport-, Bygnings- og Boligministeriet oplyse, at regeringen er opmærksom på det forhold, at de unge tilsyneladende i et vist omfang foretrækker at køre på en tunet lille knallert, fordi der er et ønske om en højere fart end 45 km i timen. Der vil dog være den fordel ved lovligt at køre stor knallert, at der trods alt kan køres med noget højere fart end på en lovlig lille knallert, og uden at den unge risikerer at blive mødt med strafferetlige bøder, konfiskation af køretøjet og frakendelse af kørekortet til lille knallert, der ved ubetinget frakendelse også udskyder tidspunkter for, hvornår den unge kan erhverve førerret til bil. Regeringen mener derfor fortsat, at muligheden for lovligt at kunne køre 45 km i timen på en stor knallert må forventes at kunne have indflydelse på særligt de unge, der ikke har et udpræget ønske om at bryde reglerne.

For så vidt angår forsøgsordningen med kørekort til 17-årige bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at kravet om ledsaget kørsel er relateret til køretøjer, som uden for forsøgsordningen kun ville kunne føres efter det fyldte 18. år. Når det med lovforslaget bliver muligt at erhverve førerret til stor knallert som 16-årig, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet det naturligt, at der ikke skal gælde et ledsagerkrav i forhold til stor knallert, hvis førerretten til bil er erhvervet som led i forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at førerret til bil, der er erhvervet efter det fyldte 18. år i henhold til de almindelige regler, også giver førerret til stor knallert, og at føreren heller ikke i dette tilfælde nødvendigvis har modtaget undervisning i at færdes på køretøjer på to hjul.

For så vidt angår den foreslåede ændring af § 129, stk. 4, der vil medføre, at ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert fortsat vil have betydning for muligheden for at erhverve førerret til stor knallert, hvis føreren har været under 16 år, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at



det ikke er hensigten med den foreslåede ændring, at ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert skal have betydning for retten til at erhverve kørekort til traktor og motorredskab. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil derfor præcisere bestemmelsen i overensstemmelse hermed.

Med hensyn til lovforslagets ikrafttrædelsesdato har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noteret sig, at politiets IT-systemer ikke vil kunne understøtte de ændringer, der følger af lovforslaget, fra den foreslåede ikrafttrædelsesdato 1. juli 2019. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har endvidere noteret sig, at det vil tage 5-7 måneder at foretage de nødvendige ændringer fra arbejdes igangsættelse, men at Rigspolitiet på nuværende tidspunkt ikke kan sige, hvornår arbejdet kan igangsættes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anser det derfor for nødvendigt at ændre lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, således at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttrædelse. Dette vil give mulighed for at sætte loven i kraft, så snart Rigspolitiet har foretaget de nødvendige tilpasninger af de forskellige IT-systemer.

Rådet for Sikker Trafik kan ikke støtte forslaget, da rådet ikke mener, det vil gavne trafiksikkerheden, men tværtimod modarbejder målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan om en reduktion i antallet af dræbte og kvæstede i trafikken.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at knallert og motorcykel, er de transportformer, der indebærer højest risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken i forhold til antal kørte kilometer. Sænkes aldersgrænsen for stor knallert fra 18 til 16 år, giver man de mest risikovillige unge øget adgang til de mindst sikre transportmidler, samtidig med at man risikerer at flytte dem væk fra mere sikre transportformer som cykel, bus og bil.

Rådet for Sikker Trafik anfører endvidere, at øget mobilitet skal holdes op mod den øgede risiko for ulykker. Ifølge DTU's undersøgelse vil de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med et øget antal tilskadekomne som følge af en nedsættelse af aldersgrænsen langt overstige effekten af den tidsmæssige gevinst, som de unge får, hvis man regner ud fra scenariet om, at risikoen for ulykker følger føreren. Rådet for Sikker Trafik anfører i den forbindelse, at der internationalt er en veldokumenteret sammenhæng mellem unges alder og deres ulykkesrisiko, hvorfor det efter Rådet for Sikker Trafiks opfattelse er åbenlyst mere rigtigt at beregne risikoen ud fra, at risikoen følger føreren frem for køretøjet.

Rådet for Sikker Trafik påpeger, at det overordnet fremgår af DTU's interviewundersøgelser med forældre og unge, at de generelt ikke mener, at en ændring af aldersgrænserne vil være en fordel eller betyde den store ændring for dem. Rådet for Sikker Trafik undrer sig derfor over, hvorfor man skal stille en farlig transportform til rådighed for risikovillige unge, hvis der i målgruppen for re-



guleringen – de unge og deres forældre – under de nugældende forhold stort set ikke er interesse for det.

Rådet for Sikker Trafik oplyser, at European Road Safety Observatory har udarbejdet en opsamling af viden om knallert og motorcykel fra mange lande. De konkluderer ifølge Rådet for Sikker Trafik, at yngre motorcykel- og knallertførere har langt højere risiko end ældre, og at en effektiv reduktion af risikoen for ulykker med knallert og motorcykler kun er mulig ved at have et restriktivt kørekortssystem med høje aldersgrænser, bedre køreuddannelse og prøver, samt mindre kraftige motorer eller begrænsninger på køretøjernes tophastigheder.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at Danmark traditionelt har haft ret restriktive aldersgrænser og kørekortregler i forhold til mange andre lande. Dette har bidraget til, at Danmark har ligget blandt de mest trafiksikre lande i verden og har medvirket til at beskytte især unge fra trafikulykker.

Rådet for Sikker Trafik finder, at der de seneste år er der sket kraftige dereguleringer på trafiksikkerhedsområdet, og forslaget om nedsættelsen af aldersgrænsen for stor knallert er blot én til i rækken. Rådet for Sikker Trafik er bekymret over denne udvikling og finder, at Danmark i stedet bør være ambitiøse og arbejde sammen på tværs for at udvikle og indføre tiltag, der forebygger og reducerer antallet af ulykker og sparer menneskeliv.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Cyklistforbundet anerkender, at der er en mobilitetsudfordring i landområder, hvor afstandene er store og adgangen til kollektiv trafik kan være sparsom. Cyklistforbundet ser dog med bekymring på lovforslaget, da det ikke trækker i den rigtige retning for så vist angår trafiksikkerhed, sundhed og klima. Cyklistforbundet foreslår, at der i stedet fokuseres på alternative løsninger som forbedring af den kollektive trafik og grønne transportmidler som elcykler og speed pedelecs for at øge mobiliteten i landområder.

Cyklistforbundet mener, at det er problematisk at nedsætte aldersgrænsen for stor knallert, når det af DTU's undersøgelse fremgår, at ulykkesanalyser udført af DTU viser, at risikoen i hvert fald i nogen grad er betinget af førerens alder. DTU's beregninger for scenariet, hvor risikoen følger føreren, viser, at nedsættelse af aldersgrænsen vil medføre en markant stigning i antallet af alvorligt tilskadede og dræbte både i byområde og landområde, såfremt flere vælger knallert 45.

Cyklistforbundet påpeger endvidere, at DTU-undersøgelsen viser, at tidsbesparelsen ikke kan stå mål med forringelsen af trafiksikkerheden. I den sammenhæng bemærker Cyklistforbundet, at en nedsættelse af aldersgrænsen for stor



knallert også vil kunne føre til øget oplevet usikkerhed for cyklister, der i værste tilfælde vil kunne fravælge cyklen til fordel for et mere usundt, miljøbelastende transportmiddel.

Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser bemærker Cyklistforbundet, at det ved at gøre knallertkørsel mere attraktivt, alt andet lige må forventes, at brugen af denne transportform vil stige. Cyklistforbundet mener derfor, at lovforslaget vil øge CO₂-udledningen samt have øvrige miljøbelastende effekter så som støj, partikelforurening m.m. Cyklistforbundet mener derfor, at forslaget hænger dårligt sammen med Danmarks mål om at sænke CO₂-udledningen fra transportsektoren.

Cyklistforbundet mener ud fra en samlet betragtning, at de menneskelige og samfundsøkonomiske konsekvenser af lovforslaget overgår de positive, hvorfor Cyklistforbundet ikke kan støtte lovændringen.

For så vidt angår lovforslagets miljømæssige konsekvenser skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet henvises til pkt. 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvor det fremgår, at de miljømæssige konsekvenser på grund af den forventede stigning i kørsel på stor knallert vurderes at blive minimale.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvises til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

FDM anerkender ønsket om at ville skabe bedre mobilitet for unge mennesker, navnlig i landdistrikterne. Samtidig er FDM dog af den holdning, at hensynet til den øgede mobilitet ikke må overskygge de færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

FDM anfører, at det fremgår af DTU's undersøgelse om aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert og lille motorecykel, at effekten af at tillade 16-årige kørekort til stor knallert vil være en stigning i antallet af dræbte og en markant stigning i antallet af personskader, hvis risikoen følger føreren. I samme undersøgelse konkluderes det ligeledes, at risikoen i hvert fald i nogen grad følger føreren. FMD mener derfor, at det ikke synes usandsynligt at antage, at nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert samlet set vil have en negativ effekt på færdselssikkerheden. FDM anfører, at det i hvert fald synes forregnende blot at konkludere, at det ikke entydigt kan konkluderes, at en aldersnedsættelse vil skade færdselssikkerheden, som beskrevet i lovforslaget. FDM mener på den baggrund, at lovforslaget ikke afspejler de konklusioner, som DTU's undersøgelse indeholder.

FDM anfører endvidere, at hvis man fra regeringens side ikke mener, at undersøgelsens konklusion er tilstrækkeligt entydig, burde regeringen som minimum have iværksat yderligere undersøgelser forud for fremsættelsen af lovforslaget.



FDM mener i den forbindelse, at det ikke står klart, på hvilken baggrund regeringen kan konkludere, at øget mobilitet gennem nedsættelse af aldersgrænsen for erhvervelse af førerret til stor knallert fra 18 år til 16 år kan opnås uden væsentlige negative konsekvenser for færdselssikkerheden. Det står ikke klart, på hvilken baggrund denne konklusion træffes. Denne konklusion kan efter FDM's opfattelse ikke udledes af DTU's undersøgelse.

Når dertil kommer, at det i DTU's undersøgelse vurderes at være et begrænset antal personer, der vil benytte sig af muligheden for at erhverve kørekort til stor knallert tidligere end i dag, og den tidsmæssige gevinst således kun vil være relevant for en ganske begrænset gruppe, står det efter FDM's opfattelse klart, at de positive effekter af at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til stor knallert på ingen måde opvejer de negative konsekvenser.

FDM kan således ikke støtte forslaget og fraråder, at aldersgrænsen for kørekort til stor knallert nedsættes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvises til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport) anfører, at det fremgår af DTU's undersøgelse af mobilitetsmæssige og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en sænkelse af aldersgrænsen for stor knallert, at en sænkelse af aldersgrænsen for stor knallert til 16 år formentlig vil medføre en stigning på ca. 2 dræbte og 12 alvorligt tilskadede pr. år, svarende til en øget omkostning på ca. 120 mio. kr. pr. år.

I undersøgelsen sandsynliggøres det endvidere, at en sænkelse af aldersgrænsen vil medføre en mobilitetsgevinst i form af sparet rejsetid på ca. 200.000 timer pr. år svarende til en gevinst på 18 mio. kr. Ifølge DTU's undersøgelse opvejer mobilitetsgevinsten således ikke de omkostninger, der knytter sig til et stigende antal ulykker. DTU's anfører på den baggrund, at beregningerne i DTU's undersøgelse samlet set sandsynliggør, at en ændring i aldersgrænsen vil medføre en samfundsomkostning svarende til ca. 100 mio. kr. årligt.

DTU påpeger endvidere, at det på baggrund af DTU's undersøgelse vurderes, at en ændring af aldersgrænsen sandsynligvis kun i ringe grad vil bidrage til en øget mobilitet blandt unge. Først og fremmest er andelen af unge, der kører knallert i dag, meget lille til trods for, at adgangen til knallertkørekort er enkel og forbundet med relativt lave omkostninger. Således er det kun ca. 6 pct. af transportarbejdet blandt 16-17-årige, der i dag udføres på lille knallert.

DTU henviser til, at det også fremgår af DTU's undersøgelse, at antallet af unge, der vil benytte sig af muligheden for at køre på stor knallert i en yngre alder, vurderes at være begrænset.



DTU bemærker, at det i lovforslaget fremføres, at regeringen mener, at incitamentet til at tune de små knallerter vil være mindre, hvis aldersgrænsen sænkes for den store knallert. DTU anfører, at de af DTU gennemførte undersøgelser imidlertid tyder på, at dette i praksis ikke vil være tilfældet, idet de relevante unge giver udtryk for at foretrække at køre på en konstruktivt ændret lille knallert frem for en stor knallert. DTU bemærker i den forbindelse, at det ikke er korrekt, at en lille knallert ikke er bygget til højere hastigheder end 30 km i timen. En lille knallert og en stor knallert er almindeligvis samme type køretøj, hvor den lille knallert blot fra producentens side er begrænset til maksimalt at kunne køre 30 km i timen.

DTU bemærker afslutningsvist, at tohjulede motorkøretøjer er den køretøjstype, der er forbundet med den største risiko for alvorlig tilskadekomst og død, ikke blot i Danmark, men også i andre lande som f.eks. Holland, Sverige og Norge. Det er endvidere dokumenteret, at en væsentlig del af de knallertulykker, som unge er involveret i, sker i situationer, hvor den unge opfører sig risikovilligt, hvilket senest er bekræftet af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i forbindelse med en analyse af knallertulykker (HVU, 2018).

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvises til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker anerkender, at der er problemer med unges mobilitet i yderområder, men anbefaler andre løsninger end at sænke aldersgrænsen til stor knallert. Havarikommissionen påpeger, at det af DTU's undersøgelse fremgår, at de unge ikke ud til at være interesserede i muligheden for at køre på stor knallert, og at forældrene heller ikke ser noget attraktivt i denne nye mulighed for de unge.

Havarikommissionen bemærker, at der i dag ikke er nogen teknisk forskel på en ny lille og stor knallert med hensyn til bremses, hjul, konstruktion og køreegenskaber. Det er den samme knallertmodel, der er bygget til 45 km i timen, men den lille knallert er fra producentens side begrænset til at kunne køre 30 km i timen.

Havarikommissionen bemærker endvidere, at DTU's undersøgelse konkluderer, at den tidsgevinst, man opnår ved at kunne komme lidt hurtigere frem på en stor knallert frem for en lille, ikke opvejer forringelsen af færdselssikkerheden, hvis risikoen følger føreren. I Havarikommissionens dybdeundersøgelse af 24 knallertulykker (lille knallert) fra 2018 var de unge oftere risikovillige end de voksne. Det viste sig i form af f.eks. kådhed, kørsel med høj hastighed, kørsel uden hjelm og manglende risikobevisthed, hvilket også ses af udenlandske undersøgelser. Derfor vurderer Havarikommissionen, at risikoen må følge føreren, hvilket ifølge DTU's undersøgelse vil medføre en årlig stigning på 1,6 dræbte og 12,2 alvorligt tilskadede og medføre en øget samfundsmæssig udgift på ca. 100 mio. kr.



Havarikommissionen er samlet set bekymret for, at lovforslaget vil føre til flere dræbte og tilskadekomne knallertførere, hvis unge vælger at benytte sig af muligheden for at køre på stor knallert.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Ungdomsskoleforeningen anfører, at foreningen af færdselssikkerhedsmæssige årsager er bekymrede for den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert til 16 år.

Ungdomsskoleforeningen anfører, at aldersgrænse på 16 år ligger tæt på aldersgrænsen for lille knallert på 15 år. Foreningen frygter derfor, at mange unge og familier ikke vil have råd til at erhverve begge slags kørekort og i stedet tager chancen og køre ulovligt uden at have gennemgået den nødvendige undervisning til lille knallert, der er tilrettelagt med det rette ungdomspædagogiske tilsnit rettet mod aldersgruppen.

Endvidere frygter Ungdomsskoleforeningen, at nedsættelse af aldersgrænsen for stor knallert vil få en negativ indvirkning på knallertkulturen blandt unge, idet unge, der ”kun” har lille knallertkørekort, muligvis nemmere vil kunne føle sig fristet til at tune eget køretøj, hvis den unges omkreds har kørekort til stor knallert.

Ungdomsskoleforeningen opfordrer derfor meget til at genoverveje lovforslaget.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet går ud fra, at der med bemærkningen om ulovlig kørsel uden erhvervelse af førerret menes, at unge vil køre på lille knallert det første år fra 15-16 år uden at have erhvervet kørekort til lille knallert, indtil kørekort til stor knallert kan erhverves. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at det må forventes, at de unges forældre vil tage ansvar for, at det påkrævede kørekort til lille knallert erhverves. Opmærksomheden skal i den forbindelse henledes på, at det følger af færdselslovens § 63 a, at erhvervsdrivende ikke må sælge eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 16 år uden forældremyndighedsindehaverens skriftlige samtykke, og at det i øvrigt må kunne forventes, at forældre er bekendt med, hvorvidt deres børn er i besiddelse af en knallert.

Som det fremgår af pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er det regeringens opfattelse, at lovforslaget kan medvirke til at reducere udbredelsen af konstruktivt ændrede små knallerter (såkaldte tunede knallerter), når de unge allerede som 16-årige får mulighed for at erhverve kørekort til stor knallert.



Landsforeningen af Ungdomsskoleledere er af færdselssikkerhedsmæssige årsager bekymrede for at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til stor knallert. Høj fart, unges overmod og manglende trafikoverblik er efter Landsforeningen af Ungdomsskoleledere en kombination, der let kan føre til ulykker.

Landsforeningen af Ungdomsskoleledere finder det hensigtsmæssigt, at unge, der ønsker at køre på et tohjulet motoriseret køretøj, opnår den trafikmæssige rutine på en lille knallert for herefter at bevæge sig op i størrelse, hvis interessen bevares. På den baggrund anbefaler Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, at lovforslaget revurderes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvide til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Forbrugerrådet Tænk kan ikke støtte lovforslaget, da det med stor sandsynlighed vil øge antallet af ulykker. Forbrugerrådet Tænk ser ingen vægtige argumenter, der taler for, at det er fornuftigt at nedsætte aldersgrænsen for kørsel på stor knallert. Endvidere henvises til høringssvaret fra Rådet for Sikker Trafik, som Forbrugerrådet Tænk støtter fuldt ud.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvide til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rådet for Sikker Trafik.

Rigsadvokaten anfører, at der med lovforslaget indsættes et nyt 2. pkt. i færdselslovens § 129, stk. 4, således at tidspunktet for erhvervelse af førerret kan udskydes i 6 måneder for så vidt angår kørekort med et alderskrav på 16 år, når føreren er under 16 år på gerningstidspunktet.

I medfør af færdselslovens § 62, stk. 3 kan kørekort til traktor og motorredskaber udstedes til personer, der er fyldt 16 år.

Rigsadvokaten bemærker hertil, at det ikke umiddelbart fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, om Transport-, Bygge- og Boligministeriet har haft til hensigt, at også muligheden for at erhverve kørekort til traktor og motorredskab skal udskydes, såfremt en person, der er under 16 år, i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 129, stk. 4, 2. pkt., får udskudt sin mulighed for at erhverve kørekort som følge af en overtrædelse af § 129, stk. 3.

Rigsadvokaten bemærker endvidere, at de gældende bestemmelser i færdselslovens § 129, stk. 6, om frakendelsestidspunktet for førerret til lille knallert, og § 132 c om mulighed for at generhverve førerretten efter en frakendelse påbegyndt før det 15. år, synes vanskeligt forenelige med, at den kriminelle lavalder er 15 år.

Rigsadvokaten bemærker endeligt, at lovforslaget ikke indeholder bemærkninger til sanktionspåstanden i de tilfælde, hvor personer under 18 år, men over 16 år, fører stor knallert uden at have erhvervet førerret til denne.

Det følger allerede af færdselslovens § 56, stk. 1, at motorkøretøj og stor knallert kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort, og at føreren under kørslen skal have kørekortet hos sig og på forlangende vise det til politiet.



Efter færdselslovens § 117 d, stk. 2, 1. pkt., straffes overtrædelser af § 56, stk. 1, med bøde eller under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, skal der tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Efter retspraksis udmåles bøden for overtrædelse af færdselslovens § 56 begået af en person under 18 år uden hensyn til den økonomiske fordel ved ikke at have erhvervet kørekort, idet personer under 18 år ikke kan erhverve kørekort til motorkøretøj eller stor knallert. Bøden fastsættes herefter som udgangspunkt til halvdelen af normalbøden i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer for fastsættelse af bøder til personer under 18 år.

Rigsadvokaten finder, at det af hensyn til en ensartet retspraksis vil være hensigtsmæssigt, at sanktionsniveauet fremgår af bemærkningerne, og at der herunder tages stilling til, om der ved fastsættelse af sanktionspåstanden i de tilfælde, hvor personer under 18 år, men over 16 år, fører stor knallert uden at have erhvervet førerret til denne, skal tages højde for, at pågældende opnår en økonomisk fordel ved ikke at have erhvervet kørekort.

For så vidt angår den foreslåede ændring af § 129, stk. 4, om betydningen af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert i forhold til spørgsmålet om traktor og motorredskab skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet henviser til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Med hensyn til Rigsadvokatens bemærkninger vedrørende færdselslovens § 129, stk. 6, og § 132 c, der omhandler lille knallert, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at den af Rigsadvokatens rejste problemstilling ikke er aktualiseret af nærværende lovforslag.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er dog enig med Rigsadvokaten i, at de to gældende bestemmelser i § 129, stk. 6, og § 132 c ikke har nogen retlig betydning, idet den kriminelle lavalder i medfør af straffelovens § 15 er 15 år. Retten til at føre lille knallert kan derfor ikke frakendes personer under 15 år. Af mere ordensmæssige hensyn bør bestemmelserne derfor henholdsvis ophæves og ændres. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil medtage disse ændringer af færdselsloven i nærværende lovforslag.

For så vidt angår sanktionsniveauet for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1 (kørsel uden erhvervet førerret) for personer under 18 år bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at disse personer med den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen vil have mulighed for at erhverve kørekort til stor knallert før det fyldte 18. år. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at der ved bødefastsættelsen for kørsel på stor knallert begået af personer under 18 år, men over 16 år, skal tages hensyn til den økonomiske fordel ved ikke at have erhvervet kørekort til stor knallert i overensstemmelse med § 117 d, stk. 2. Da unge under 18 år typisk ikke har økonomisk indkomst af nævneværdig karakter, vil bøden kunne nedsættes i medfør af § 118 a, stk. 1, i overensstemmelse med de almindelige retningslinjer for fastsættelse af



bøder til personer under 18 år. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil tilrette lovforslagets bemærkninger, således at dette fremgår.

Dansk Kørelærer-Union anfører, at selvom en nedsættelse af aldersgrænsen antageligt vil udgøre en færdselssikkerhedsmæssig udfordring og risiko, er det Dansk Kørelærer-Unions opfattelse, at alderen for erhvervelse af kørekort til stor knallert bør nedsættes, således at alderen bringes i større overensstemmelse med resten af EU og samtidig øger fremkommeligheden for de unge. I forbindelse med en sådan nedsættelse bør det samtidig vurderes, om køreundervisningen skal indeholde yderligere læring i holdning og adfærd.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at køreundervisningen (teoriundervisning og praktisk køreundervisning) ved erhvervelse af kørekort til stor knallert i medfør af den gældende kørekortbekendtgørelses § 43, stk. 1, nr. 1, skal omfatte mindst 22 lektioner af mindst 45 minutters varighed i teori-lokale (teoretiske emner) og mindst 12 lektioner af mindst 45 minutters varighed i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel) i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til stor knallert.

I medfør af den undervisningsplan, som Færdselsstyrelsen har udstedt for kategori AM (stor knallert), skal undervisningen – udover undervisning i færdselsregler og kørselsmanøvre – blandet andet også indeholde undervisning i trafikantadfærd samt holdningsbearbejdende undervisning i relation til alkohol og bevidsthedspåvirkende stoffer, risikoforståelse og egne kørselskompetencer.

Det fremgår endvidere af pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at den eksisterende undervisning vedrørende stor knallert, der afsluttes med såvel teoretisk som praktisk køreprøve, er egnet til at sikre gode og ansvarlige førere af stor knallert, og at ministeriet derfor finder, at der ikke er behov for at indføre yderligere undervisning for 16-årige førere af stor knallert.

Motorcykel Forhandler Foreningen støtter lovforslaget ud fra den betragtning, at det hylder princippet om den trinvisse tilgang til erhvervelse af kørekort.

Motorcykel Forhandler Foreningen er enig i, at køreundervisningen til stor knallert er fuldt ud tilstrækkelig, idet den på mange punkter læner sig op ad den undervisning, der fortages ved erhvervelse af kørekort til motorcykel. Specielt den holdningsbearbejdende del af undervisningen, hilser Motorcykel Forhandler Foreningen velkommen, idet den uden tvivl vil blive båret med i trafikantens senere adfærd, når denne opnår mulighed for at erhverve kørekort til større køretøjer.



Motorcykel Forhandler Foreningen anfører dog, at stor knallert, der efter de gældende regler skal føres på kørebanen, nu bør tillades ført på cykelsti, da der i forvejen er andre køretøjer, der kan køre på til 45 km i timen, som færdes på cykelsti. Motorcykel Forhandler Foreningen finder, at det giver generelt bedre mening, at den samme lovgivning med hensyn til placering på kørebanen/cykelsti skal gælde for alle køretøjer, der kan køre op til 45 km i timen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at ministeriet går ud fra, at der med bemærkningerne om andre køretøjers placering på cykelsti henvises til forsøgsordningen for speed pedelecs. Ifølge reglerne for forsøgsordningen for speed pedelecs skal speed pedelecs føres på cykelsti.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at en speed pedelec i forsøgsordningen maksimalt må have en konstruktivt bestemt hastighed på 20 km i timen. Ved ren motorkraft må en speed pedelec således kun kunne køre 20 km i timen. Motoren må assistere op til 45 km i timen, men denne hastighed kræver en væsentlig aktivitet fra føreren og indebærer en betydelig belastning af køretøjets batteri. Blandt andet af den årsag er det vurderingen, at speed pedelecs gennemsnitshastighed vil være 30 km i timen. Dette svarer til en lille knallert, som også skal føres på cykelsti.

Da der således er betydelig forskel på, hvilken hastighed motoren på en speed pedelec og motoren på en stor knallert kan præstere, og da en speed pedelec er væsentlig mere spinkel i sin konstruktion, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at en speed pedelec ikke kan sidestilles med en stor knallert.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder af færdssikkerhedsmæssige årsager, at stor knallert på grund af dens højere hastighed ikke skal føres på cykelsti.

Danske Motorcyklister, DMC støtter lovforslaget. Danske Motorcyklister mener samtidig, at reglerne i kørekortbekendtgørelsen skal ændres, så der skabes mulighed for reduktion i timeantallet ved en efterfølgende teoretisk del som led i erhvervelse af kørekort til almindelig bil (kategori B) og lille motorcykel (kategori A1), hvis personen tidligere har erhvervet kørekort til stor knallert (kategori AM). Baggrunden herfor er ifølge Danske Motorcyklister, at færdselsregler og færdselstavler m.v. er ens for de tre kategorier.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at vedtagelse af lovforslaget vil medføre visse konsekvensændringer i kørekortbekendtgørelsens regler, og at disse ændringer vil blive foretaget administrativt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil i den forbindelse overveje behovet for mulighed for reduktion i visse af teoritimerne i de nævnte tilfælde.



Kørelærerforeningen støtter lovforslaget. Kørelærerforeningen anfører dog, at ikke mange 16-årige vil benytte sig af muligheden for at tage kørekort til stor knallert, da det bliver for dyrt, og da det vil være begrænset, hvor man vil kunne erhverve kørekort til stor knallert.

Kørelærerforeningen anfører endvidere, at 17-årige, der har taget kørekort til almindelig bil som led i forsøgsordningen med kørekort til 17-årige, skal kunne køre stor knallert.

Kørelærerforeningen ser endelig en større effekt på mobiliteten, hvis 16-årige kunne erhverve kørekort til lille motorcykel (kategori A1).

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at baggrunden for, at kørekort erhvervet i henhold til forsøgsordningen for kørekort til 17-årige, ikke omfatter førerret til stor knallert, er, at der ikke kan deltage en ledsager på stor knallert, hvilket er en betingelse i forsøgsordningen.

Det fremgår endvidere af pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at da det med den foreslåede nedsættelse af alderskravet for erhvervelse af førerret til stor knallert, vil blive muligt at føre stor knallert allerede som 16-årig, bør denne indskrænkning i forhold til forsøgsordningen for kørekort til 17-årige ophæves. Det fremgår på den baggrund af lovforslaget, at hvis lovforslaget vedtages, vil de pågældende konsekvensændringer i bekendtgørelse om forsøgsordning om udstedelse af kørekort til 17-årige blive foretaget administrativt.

Motorcykel Importør Foreningen støtter fuldt ud lovforslaget, som Motorcykel Importør Foreningen mener vil fremme mobiliteten og mindske incitamentet til ulovligt at tune knallerter. Det anføres endvidere, at lovforslaget vil mindske forskellen mellem regler i Danmark og de øvrige EU-lande om den trinvis indgang til alle kørekortkategorierne.