

Rigspolitiet

Arbejdsgruppens anbefalinger

NOTAT

Arbejdsgruppens anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert

2. december 2008

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. FORORD	4
2. RESUME.....	6
3. GÆLDENDE RET.....	8
3.1 DEFINITION PÅ EN KNALLERT.....	8
3.2 KRAV TIL FØREREN	8
3.2.1 Lille knallert.....	8
3.2.2 Stor knallert.....	9
3.3 STRAF OG SANKTIONER	10
3.3.1 Indledning	10
3.3.2 Gældende sanktioner for lille knallert	10
3.3.2.1 Hastighedsovertrædelser	10
3.3.2.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.	10
3.3.2.3 Alderskravet og undladelse af at have erhvervet knallertbevis.....	11
3.3.2.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerten	11
3.3.2.5 Ingen hjemmel for frakendelse af førerretten ved kørsel med lille knallert	12
3.3.3 Gældende sanktioner for stor knallert	13
3.3.3.1 Hastighedsovertrædelser	13
3.3.3.2 Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.	13
3.3.3.3 Krav om kørekort	14
3.3.3.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter	14
3.3.3.5 Frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert, kørselsforbud og klippeordningen .	15
3.3.3.6 Kørsel i frakendelsestiden	15
3.3.3.7 De almindelige regler om frakendelse af førerretten og klippekortsystemet	15
3.3.3.8 Særligt om fra hvilket tidspunkt frakendelsen regnes.....	18
4. FÆRDSELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS ANBEFALINGER.....	20
5. TREDJE KØREKORTDIREKTIV	21
5.1 TREDJE KØREKORTDIREKTIV OG KNALLERT	21
5.2 ALDERSKRAV OG HELBREDSKRAV	21
5.3 KØREUDDANNELSE OG KØREPRØVE.....	21
5.4 ÆKVIVALENS	22
6. ARBEJDSGRUPPENS OVERVEJELSER OG ANBEFALINGER	23
6.1 OPDELING I LILLE OG STOR KNALLERT.....	23
6.2 ALDERSKRAV TIL KNALLERTFØRERE.....	23
6.2.1 Ulykkes- og skadesrisiko	23
6.2.2 Ulykkesårsager.....	24
6.2.2.1 Lille knallert.....	24
6.2.2.2 Stor knallert.....	25

6.2.3	Udenlandske erfaringer	26
6.3	UDDANNELSESKRAV TIL KNALLERTFØRERE	27
6.3.1	Lille knallert.....	27
6.3.1.1	Knallertbeviser	27
6.3.1.2	Krav til undervisningen.....	27
6.3.1.3	Undervisningens indhold.....	28
6.3.1.4	Den afsluttende prøves indhold	29
6.3.2	Stor knallert.....	29
6.4	HELBREDSMÆSSIGE KRAV TIL KNALLERTFØRERE	30
6.5	STRAF OG SANKTIONER	30
6.5.1	Indledning	30
6.5.2	Lille knallert.....	31
6.5.2.1	Frakendelse af retten til at føre lille knallert.....	31
6.5.2.2	Betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert	32
6.5.2.3	Ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert	34
6.5.2.4	”Udskudt kørekort” for de unge under 18 år	36
6.5.2.5	Bøde ved kørsel i ”frakendelsestiden” på lille knallert.....	38
6.5.2.6	Skærpelse af bøden for kørsel på knallert før det fyldte 16 år.....	38
6.5.2.7	Skærpelse af bøden for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis	39
6.5.3	Stor knallert.....	40
6.5.4	Begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerretten for unge under 18 år.....	40
6.6	OVERGANGSREGLER.....	41

7. Bilag

1. Forord

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

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

Herudover skal der tages stilling til følgende:

- Hvilke krav der bør gælde for førere af knallerter uden for direktivets anvendelsesområde, dvs. knallerter der højst kan køre 25 km i timen (knallert 25).
- Hvilke uddannelsesmæssige krav skal gælde, herunder, hvem der bør forestå undervisningen og prøveafholdelsen, i forbindelse med erhvervelse af knallertkørekort og - i givet fald - knallertbevis (Handlingsplanens anbefaling 6).
- I hvilket omfang indførelsen af et egentligt kørekort til (visse) knallerter bør føre til, at det gældende sanktionssystem med frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal finde anvendelse på førere af disse knallerter, og i den forbindelse, om der i givet fald tillige er særlige overtrædelser vedrørende knallerter, som bør føre til førerretsfrakendelse, f.eks. de overtrædelser vedrørende konstruktive ændringer og maksimal hastighed, som i medfør lovforslag nr. 496 af 12. marts 2008 om ændring af Færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.) kan føre til konfiskation (Handlingsplanens anbefaling 8).

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

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

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

Arbejdsgruppen afholdt sit første møde den 13. maj 2008 og har i alt afholdt 7 møder.

Rigspolitiet den 2. december 2008.

2. Resume

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de nuværende alderskrav til knallertførere. Arbejdsgruppen indstiller således, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver 16 år, og at grænsen for stor knallert forbliver 18 år.

Arbejdsgruppens anbefalinger forudsætter, at der sker en ændring i opdelingen i lille og stor knallert. Dette skyldes, at tredje kørekortdirektivs anvendelsesområde omfatter alle knallerter, som kan køre med en hastighed på over 25 km i timen. Danmark har således ikke mulighed for at undtage de nuværende små knallerter (knallert 30) fra direktivets regler om kørekort til kategori AM. Arbejdsgruppen foreslår i den forbindelse, at der – evt. efter nærmere drøftelse med EU-kommissionen – opereres med en overgangsregel for de eksisterende knallert 30-køretøjer.

Arbejdsgruppen anbefaler, at køreuddannelsen til lille knallert ("knallertbevis") forbedres og ledsages af en egentlig køreprøve, som afholdes af ungdomsskolerne, der også i dag udbyder knallertuddannelsen. I undervisningen bør efter arbejdsgruppens opfattelse i højere grad indgå risikovurdering, defensiv kørestil og kendskab til sanktionerne ved færdselslovovertrædelser med knallert. Kravene til underviserne bør samtidig skærpes, så kurset for underviserne gøres obligatorisk. Forbedringen af knallertuddannelsen vil indebære øgede udgifter for kommunerne, hvilket vil betyde, at det nuværende gebyr for knallertbeviset på 100 kr. bør forhøjes, formentlig til et niveau på 500-1.000 kr. Personer over 18 år bør fortsat kunne føre lille knallert uden at erhverve knallertbevis eller kørekort.

For så vidt angår stor knallert foreslår arbejdsgruppen, at den nye kørekortkategori AM (stor knallert) i tredje kørekortdirektiv implementeres således, at køreuddannelsen i vidt omfang kommer til svare til køreuddannelsen til den mindste motorcykelkategori, og at der aflægges både en teoretisk og en praktisk prøve. Uddannelsen skal forestås af køreskolerne, hvorimod prøven som ved øvrige kørekortkategorier afholdes af politiet. Det bør fortsat være således, at kørekort til enten kategori A (motorcykel) eller B (bil) også giver ret til at føre stor knallert, ligesom de helbredsmæssige krav til kategori AM bør være de samme som til kategori A og B.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at sanktionssystemet indrettes således, at retten til at føre lille knallert kan fratages, hvis føreren begår nogle nærmere angivne lovovertrædelser, herunder f.eks. spirituskørsel og kørsel med en konstruktivt ændret knallert. Frakendelsen gøres i førstegangstilfælde betinget med en prøvetid på 3 år. Ved f.eks. spirituskørsel med en promille over 1,20 og ved grove overtrædelser af reglen om, at et motordrevet køretøj ikke må føres under påvirkning af stoffer eller lignende, idømmes sanktionen dog ubetinget allerede i førstegangstilfælde. Frakendelsestiden foreslås fastsat til 2 år.

Hvis føreren ved den ubetingede frakendelse af retten til at føre lille knallert er under 18 år, foreslår arbejdsgruppen endvidere, at det tidspunkt, hvor føreren kan erhverve kørekort til bil eller motorcykel, udskydes med 6 måneder.

Arbejdsgruppen anbefaler, at bøden ved kørsel i frakendelsestiden med lille knallert fastsættes til 2.000 kr. i førstegangstilfælde. Det anbefales endvidere, at bøderne for kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis forhøjes fra de nuværende 500 kr. til 2.000 kr. i førstegangstilfælde.

Kørsel på stor knallert er allerede omfattet af færdselslovens regler om frakendelse af førerretten. Indførelsen af den nye kørekortkategori AM ændrer ikke herved, men arbejdsgruppen finder, at frakendelsesreglerne også bør omfatte kørsel med en konstruktivt ændret stor knallert.

Arbejdsgruppen anbefaler endelig, at en ubetinget frakendelse af førerretten generelt bør regnes fra det fyldte 18. år, hvis føreren er under 18 år, og ikke som i dag fra endelig dom.

3. Gældende ret

3.1 Definition på en knallert

Det følger af færdselslovens § 2, nr. 6, at en knallert er et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ eller med el-motor og med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 (typegodkendelsesdirektivet) fastsat fællesskabsretlige regler om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

Medlemsstaterne er efter disse regler forpligtet til at godkende knallerter med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen og med følgende karakteristika:

- tohjulede køretøjer med en motor:
 - med et slagvolumen på ikke over 50 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
- 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

Færdselsstyrelsen antager, at typegodkendelsesdirektivet ikke er til hinder for, at medlemsstaterne kan anvende en yderligere inddeling af knallerter, f.eks. i lille og stor knallert¹.

3.2 Krav til føreren

I det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort) findes der ingen bestemmelser om knallerter – hverken for så vidt angår knallert som kategori eller bestemmelser vedrørende uddannelse.

3.2.1 Lille knallert

Af færdselslovens § 63 fremgår, at lille knallert kun må føres af personer, som er fyldt 16 år.

Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert, jf. § 63, stk. 2. Dette gælder dog ikke for personer, der har erhvervet kørekort til traktor. Bestemmelsen gælder kun for personer, der har bopæl her i landet, jf. § 63, stk. 7.

¹ Rådserklæringer ifm. vedtagelsen af det tidligere typegodkendelsesdirektiv (EF-direktiv 92/61 om typegodkendelse af motorcykler og knallerter m.v.)

Bestemmelserne om knallertundervisning for de 16-17-årige fremgår af bekendtgørelse nr. 133 af 2. marts 2005 om obligatorisk knallertundervisning og knallertbeviser, som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 4. juli 2006.

Undervisningen består i dag af 24 timers teoretisk og praktisk undervisning, herunder 9 manøvreemner og 6 kursussemner (risikoforståelse). En elev anses for at have deltaget i den obligatoriske knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat, når den pågældende har deltaget i undervisningen i mindst 21 timer og har besvaret 3 evaluerende prøver udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed på tilfredsstillende måde. Disse evaluerende prøver gennemføres ved visning af trafiksituationer på video, hvorefter eleven skal besvare et antal tilknyttede spørgsmål. Bedømmelsen af prøverne beror på lærerens vurdering af, om eleven har opnået en tilstrækkelig forståelse af stoffet.

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

En undersøgelse fra maj 2008 viser, at undervisernes baggrund fordeler sig således:

Politibaggrund	Kørelærerbaggrund	Lærerbaggrund	Anden baggrund
62 %	20 %	10 %	8 %

Under hensyn til knallertundervisningens særlige krav og indhold vil det normalt være en forudsætning, at ungdomsskolelæreren har gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Kurset, som er godkendt af Rådet for Større Færdselssikkerhed, omhandler en række faglige og pædagogiske emner, der har til formål at kvalificere læreren til selvstændigt at forestå knallertundervisningen. Kurset udbydes efter behov og koster ca. 5.000 kr., som afholdes af ungdomsskolerne. En ikke uvæsentlig del af lærerne har dog ikke gennemført dette kursus.

For udstedelse af knallertbevis betales 100 kr. i gebyr, jf. færdselslovens § 124 d.

3.2.2 Stor knallert

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

Kravene til undervisningen fremgår af kørekortbekendtgørelsen og bekendtgørelser om undervisningsplan for køreuddannelsen henholdsvis til kategori A og B.

3.3 Straf og sanktioner

3.3.1 Indledning

Sanktioner ved overtrædelse af færdselsloven, herunder overtrædelser der er begået under kørsel med knallert, er fastsat i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 (RM 4/2000), som indeholder retningslinjer for anklagemyndighedens sanktionspåstande i færdselssager.

Efter Rigsadvokatmeddelelsen straffes overtrædelser af de almindelige regler i færdselsloven om f.eks. vigepligt, der begås under kørsel med knallert, som udgangspunkt med en bøde på 500 kr. Er der sket sammenstød med en anden trafikant, forhøjes bøden dog til 1.000 kr.

Højere bøder fastsættes ved spirituskørsel, kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv., kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet kørekort (stor knallert), kørsel i frakendelsestiden (stor knallert) og konstruktive ændringer ved knallertmotorer.

Der er endvidere hjemmel for frakendelse af førerretten ved kørsel med stor knallert, ligesom der under visse betingelser kan ske konfiskation af både lille og stor knallert.

Det bemærkes, at bøder til unge under 18 år generelt nedsættes til det halve beløb af den almindelige takstmæssige bøde, dog minimum 300 kr. Det samme gælder for bøder til personer med særlig lav indtægt.

Bøder for spirituskørsel og bøder for kørsel i frakendelsestiden er indtægtsbestemte og skal derfor ikke nedsættes for unge under 18 år og personer med særlig lav indtægt. Det samme gælder for tillægsbøder i forbindelse med betinget dom med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling for spirituskørsel og tillægsbøder i forbindelse med vilkår om samfundstjeneste for kørsel i frakendelsestiden.

I det følgende gennemgås sanktionen ved udvalgte overtrædelsestyper.

3.3.2. *Gældende sanktioner for lille knallert*

3.3.2.1 Hastighedsovertrædelser

Efter færdselslovens § 43 a må hastigheden for lille knallert aldrig overstige 30 km i timen.

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

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

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

Ifølge RM 4/2000 gælder følgende strafpositioner:

1. gang	2.000 kr.
2. gang	4.000 kr.
3. gang	10 dages fængsel

Frihedsstraffen skal skærpes hver gang, den pågældende kører spirituskørsel på lille knallert, og kan gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling efter samme retningslinjer som ved spirituskørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, jf. nærmere nedenfor i afsnit 3.3.3.2. Til lægsbøden er i disse tilfælde 4.000 kr.

Kørsel på lille knallert under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. straffes som spirituskørsel med lille knallert.

3.3.2.3 Alderskravet og undladelse af at have erhvervet knallertbevis

Lille knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år, jf. færdselslovens § 63, stk. 1.

Personer under 18 år, dvs. 16-17-årige, der fører lille knallert, skal endvidere have erhvervet et ”knallertbevis”, jf. færdselslovens § 63, stk. 2.

Kørsel med lille knallert før det fyldte 16. år og kørsel uden at have erhvervet knallertbevis til lille knallert straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, og RM 4/2000 med en bøde på 500 kr.

3.3.2.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerten

Efter færdselslovens § 67, stk. 1, skal et køretøj være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare eller ulempe for andre samt uden skade for vejene. Ifølge stk. 2 er ejeren eller brugeren ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Endvidere skal føreren af et køretøj til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, jf. stk. 3.

I bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers udstyr og indretning mv. (udstyrsbekendtgørelsen) med senere ændringer er der fastsat nærmere regler om køretøjers – herunder knallerters – indretning og udstyr. Reglerne om maksimal hastighed for knallert findes i udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, hvorefter en knallert skal være indrettet således, at den fastsatte hastighedsgrænse på 30 km i timen for en lille knallert og 45 km i timen for en stor knallert ikke kan overskrides med mere end 20 pct.

Forbuddet mod konstruktive ændringer findes i udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 2, hvorefter der ikke må foretages konstruktive ændringer ved motor samt lyddæmpningssystem eller ændres i udvekslingen mellem motor og drivhjul og i drivhjulsstørrelsen.

Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, og RM 4/2000 med en bøde på:

Ejer (bruger)

1. gang	1.000 kr.
2. gang	1.000 kr.

Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 2, straffes på samme måde som overtrædelse af § 28, stk. 1.

Med virkning fra den 19. juni 2008 er der indført nye skærpede regler for konfiskation af knallerter, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 5, hvorefter der under visse betingelser i andengangstilfælde skal ske konfiskation af en knallert.

Efter bestemmelsen i § 133 a, stk. 5, skal der således ske konfiskation af en knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som kan køre 43 km i timen eller derover (lille knallert) eller 64 km i timen eller derover (stor knallert), hvis ejeren (brugeren) af knallerten én gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse.

Med hensyn til konfiskation af enkelte dele af knallerten i tilfælde, hvor der er foretaget konstruktive ændringer, er der ikke med lovændringen tilsigtet nogen ændringer af retstilstanden, og disse kan som hidtil konfiskeres i medfør af straffelovens almindelige regler herom, jf. herved også færdselslovens § 133 a, stk. 6.

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

Færdselslovens regler om frakendelse af førerretten gælder for førere af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. færdselslovens §§ 125 og 126.

Det betyder, at førerretsfrakendelse kun kan anvendes som en retsfølge ved kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Da der ikke kræves kørekort til kørsel med lille knallert, finder færdselslovens regler om frakendelse af førerretten ikke anvendelse ved kørsel med lille knallert.

Som følge heraf er førere af lille knallert heller ikke omfattet af klippekortordningen i færdselslovens § 125, stk. 2 og 3, og der kan ikke pålægges en fører af en lille knallert et kørselsforbud efter færdselslovens § 127.

3.3.3 Gældende sanktioner for stor knallert

Som nævnt i afsnit 2.1. inddeles knallerter efter færdselslovens § 2, nr. 6, i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen (maksimalt 45 km i timen) og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Både stor og lille knallert er endvidere omfattet af definitionen på et ”motordrevet køretøj”, jf. færdselslovens § 2, nr. 12.

3.3.3.1 Hastighedsovertrædelser

Efter færdselslovens § 43 a må hastigheden for stor knallert aldrig overstige 45 km i timen.

Overtrædelse af § 43 a straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, og RM 4/2000 med en bøde på 500 kr.

Hvis hastighedsoverskridelsen er af en sådan størrelse, at der skal ske frakendelse af førerretten – dvs. hvis hastigheden er overskredet med mere end 60 pct. – er bøden på 1.500 kr.

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

Efter færdselslovens § 117, stk. 1, straffes spirituskørsel med motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motordragskøretøj og overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, med bøde, jf. dog stk. 2.

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

For store knallerter gælder der således samme regler som for motorkøretøjer (biler og motorcykler) med hensyn til spirituskørsel og overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2.

Det betyder, at spirituskørsel med stor knallert i intervallet 0,51 – 2,00 promille eller 0,26 – 1,00 mg alkohol pr. liter luft i førstegangstilfælde straffes med en bøde, der fastsættes til 1 måneds nettoløn ganget med promillens størrelse.

I andengangstilfælde af spirituskørsel i det nævnte interval er straffen fængsel i 10 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn, medmindre den pågældende i førstegangstilfældet blev straffet med en betinget dom, idet der normalt kun fastsættes en betinget dom for spirituskørsel inden for den periode, hvor dommen har gentagelsesvirkning.

Ved spirituskørsel med stor knallert med en promille på mere end 2,00 er straffen i førstegangstilfælde fængsel i 20 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholbehandling og betaling af en tillægsbøde. I andegangstilfælde er straffen 30 dages fængsel.

Straffen for spirituskørsel skærpes yderligere i tredjegangstilfælde mv., der henvises til RM 4/2000.

Overtrædelse af nulgrænsen i færdselslovens § 54, stk. 1, under kørsel med stor knallert straffes med en bøde svarende til ½ månedsløn i førstegangstilfælde. Overtræder føreren af en stor knallert forbuddet i færdselslovens § 54, stk. 2, straffes han som udgangspunkt med en bøde svarende til en måneds nettoløn.

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

Straffen for overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, skærpes i gentagelsestilfælde. Der henvises til RM 4/2000.

3.3.3.3 Krav om kørekort

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

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

Kørsel med stor knallert uden at have erhvervet kørekort sanktioneres på samme måde som kørsel i bil eller på motorcykel uden at have erhvervet kørekort, og straffen i førstegangstilfælde er en bøde på 5.000 kr., jf. RM 4/2000.

Det bemærkes, at bøden for unge under 18 år fastsættes til det halve af den sædvanlige takst, hvilket betyder, at bøden i førstegangstilfælde er på 2.500 kr.

Bøden for overtrædelse af § 63 a, stk. 1, skærpes i gentagelsestilfælde, og ved femtegangsovertrædelse af bestemmelsen fastsættes straffen til fængsel i 7 dage.

3.3.3.4 Konstruktive ændringer ved knallertmotorer og konfiskation af knallerter

Der henvises til afsnit 3.3.2.4.

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

Da der kræves kørekort til kørsel med stor knallert, finder færdselslovens regler i §§ 125 og 126 om betinget og ubetinget frakendelse tillige anvendelse ved kørsel med stor knallert. Det samme gælder reglerne om kørselsforbud, jf. § 127.

Det betyder f.eks., at føreren af en stor knallert ved spirituskørsel frakendes førerretten efter de samme principper som for føreren af bil, og at en spirituskørsel med stor knallert har fuld gentagelsesvirkning på en senere spirituskørsel i bil.

Føreren af en stor knallert er på samme måde omfattet af klippekortordningen.

I afsnit 3.3.3.7 nedenfor er de almindelig regler om frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, reglerne om kørselsforbud og klippekortordningen nærmere beskrevet.

3.3.3.6 Kørsel i frakendelsestiden

Efter færdselslovens § 117 a straffes med bøde den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj, er frakendt den pågældende ubetinget, jf. dog stk. 2. Straffen kan efter stk. 2 stige til fængsel i 1 år og 6 måneder, hvis føreren findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden.

Straffen for kørsel i frakendelsestiden med stor knallert svarer til den, der gælder ved kørsel i frakendelsestiden for biler og motorcykler. Bøden fastsættes i førstegangstilfælde til en måneds nettoløn.

I andengangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden fastsættes straffen til fængsel i 10 dage, der som udgangspunkt vil blive gjort betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillæggsbøde på en måneds nettoløn.

Straffen for kørsel i frakendelsestiden skærpes yderligere i tredjegangstilfælde mv. og ved flere kørsler til samtidig pådømmelse. Der henvises til RM 4/2000.

3.3.3.7 De almindelige regler om frakendelse af førerretten og klippekortsystemet

Frakendelse af førerretten, dvs. fratagelsen af en persons ret til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, optræder i tre former, nemlig som betinget frakendelse, kørselsforbud og ubetinget frakendelse.

Færdselslovens § 125 indeholder regler om de tilfælde, hvor førerretten skal frakendes betinget. Frakendes førerretten betinget, effektueres frakendelsen ikke, og den dømte får lov til at beholde sit kørekort. Men hvis den dømte inden for en prøvetid på 3 år begår en ny overtrædelse, som kan medføre frakendelse af førerretten, bliver den dømte frakendt førerretten ubetinget, jf. § 125, stk. 4 og 5.

Efter færdselslovens § 125 skal der ske betinget frakendelse af førerretten, hvis

- 1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,
- 3) føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover,
- 4) føreren under kørsel i et af de i § 43 nævnte køretøjer, under kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. § 86, stk. 1, eller ved slæbning af køretøjer, jf. § 70, stk. 4, har overskredet de for sådanne køretøjer tilladte hastigheder, jf. §§ 42 og 43, eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen eller med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen,
- 5) føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.,
- 6) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.,
- 7) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1,
- 8) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1,
- 9) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2, eller
- 10) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

Er førerretten frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve, og hvis betinget frakendelse sker på grund af spirituskørsel, skal føreren tillige gennemføre et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus).

Kørselsforbud efter færdselslovens § 127 træder i stedet for en betinget frakendelse ved en række forseelser, hvis de bliver begået inden for de første tre år efter, at føreren har erhvervet sin førerret første gang. Ved et kørselsforbud inddrages førerens ret til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, indtil særlig køreundervisning eller A/T-kursus (ved spirituskørsel) er gennemført og en kontrollerende køreprøve er bestået.

Som supplement til frakendelsessystemet gælder endvidere en ”klippekortordning”, som indebærer, at trafikanter, der gentagne gange overtræder de i færdselslovens § 125, stk. 2, nævnte bestemmelser, skal frakendes førerretten eller pålægges kørselsforbud. Bestemmelserne i § 125, stk. 2, som kan medføre klip, omhandler særlige ”trafikfarlige” overtrædelser af færdselsloven, som ikke i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

Såfremt en fører inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal han efter ordningen frakendes førerretten betinget i forbindelse med klip nr. 3.

En fører, der inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerretten gør sig skyldig i to kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, vil dog allerede i forbindelse med klip nr. 2 blive pålagt kørselsforbud, jf. færdselslovens § 127, jf. § 125, stk. 3, jf. stk. 2.

Færdselslovens § 126 omfatter de tilfælde, hvor der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten. Hvis en person frakendes førerretten ubetinget, er vedkommende herefter uberettiget til at føre et motorkøretøj, hvortil der kræves kørekort. Kørekortet skal inddrages, og fører den pågældende alligevel et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, straffes personen for kørsel i frakendelsestiden, jf. færdselslovens § 117 a.

Førerretten kan frakendes ubetinget, selv om den pågældende ikke i forvejen har erhvervet førerretten (f.eks. unge under 18 år), men afgørelsen vil i så fald gå ud på frakendelse af retten til at erhverve førerretten.

Ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126 skal ske, hvis føreren

- 1) har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) under skærpene omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2,
- 3) ulovligt har ført køretøjet uden hastighedsbegrænsere eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelser eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb, eller hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom,
- 4) har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser,
- 5) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde,
- 6) har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 253, stk. 1, jf. stk. 2,

- 7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-8, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb,
- 8) tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden,
- 9) tidligere er pålagt kørselsforbud og har begået et nyt forhold inden 3 år efter, at kørselsforbuddet blev pålagt, eller
- 10) tidligere er frakendt førerretten ubetinget og har begået et nyt forhold inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget, jf. § 126, stk. 2.

Efter færdselslovens § 128, stk. 1, skal ubetinget frakendelse ske for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. Ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, under skærpende omstændigheder skal dog ske for et tidsrum af mindst 3 år, jf. § 128, stk. 2. Efter § 128, stk. 3, kan førerretten under visse betingelser frakendes for bestandig.

Som det er nævnt, kan førerretsfrakendelse efter de gældende regler kun anvendes som en retsfølge i anledning af en kørsel med et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Det betyder, at kørsel med bil, motorcykel, stor knallert samt traktor og motorredskab kan føre til frakendelse af førerretten, hvis de øvrige betingelser herfor er opfyldt.

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

Det er endelig en betingelse for førerretsfrakendelse, at den pågældende kørsel har fundet sted på færdselslovens område.

3.3.3.8 Særligt om fra hvilket tidspunkt frakendelsen regnes

Ved betinget frakendelse følger det af færdselslovens § 125, stk. 4, 1. pkt., at begyndelsestidspunktet for prøvetiden på 3 år løber fra endelig dom. Prøvetiden påvirkes som udgangspunkt ikke af, at domfældte ikke har erhvervet kørekort².

Ved ubetinget frakendelse er det ligeledes udgangspunktet, at frakendelsen regnes fra endelig dom. Hvis en person under 18 år f.eks. kører spirituskørsel i bil, regnes den ubetingede frakendelse ligeledes med virkning fra endelig dom, og ikke fra det fyldte 18 år³.

² I TfK 1999.151Ø blev det dog bestemt, at prøvetiden for en betinget frakendelse for en 17-årig skulle fastsættes fra det fyldte 18 år.

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

³ Jf. U.1984.635V.

4. Færdelssikkerhedskommissionens anbefalinger

Færdelssikkerhedskommissionens handlingsplan af 7. maj 2007 indeholder en række anbefalinger vedrørende knallerter.

Ved en ændring af færdselsloven i juni 2008 er handlingsplanens anbefaling nr. 21 og 22 om øget konfiskation af ulovlige knallerter og effektivisering af politiets kontrol på området ved anvendelse af de såkaldte rullefelter gennemført.

Herudover har kommissionen anbefalet, at reglerne om knallertundervisning i forbindelse med erhvervelse af knallertbeviser ændres, således at undervisningen afsluttes med både en teoretisk og en praktisk afslutningsprøve, som skal bestås. Kommissionen har begrundet denne anbefaling med, at de unge ikke regner knallertundervisningen for noget, fordi der ikke afsluttes med en egentlig prøve.

Kommissionen har desuden anbefalet, at det undersøges, om der i udlandet er eksempler på, at knallertførere kan få inddraget deres knallertbevis som følge af overtrædelse af færdselsloven. Kommissionen har begrundet denne anbefaling med, at indførelsen af klippekortordningen i 2005 viste, at netop risikoen for at miste kørekortet har en væsentlig præventiv effekt på bilisternes adfærd, og at det er derfor nærliggende at få vurderet, om en tilsvarende effekt vil vise sig ved risikoen for at få inddraget et knallertbevis.

Endvidere har kommissionen anbefalet, at mulighederne for at udskyde retten til at erhverve kørekort til bil og motorcykel ved grove forseelser på knallert undersøges. En sådan udskydelse har ifølge kommissionen både til formål at påvirke unge knallertførere til at optræde mere sikkert og udvise lovlydig adfærd og at afskære en højrisikogruppe af unge fra at erhverve kørekort.

Der henvises til handlingsplanens anbefaling 6, 8 og 9.

5. Tredje kørekortdirektiv

Det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF) bliver i januar 2013 afløst af et nyt kørekortdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort), herefter benævnt tredje kørekortdirektiv.

De regler, som er nødvendige for at gennemføre tredje kørekortdirektiv, skal offentliggøres senest den 19. januar 2011 og anvendes fra den 19. januar 2013. Direktivet er dog ikke til hinder for, at Danmark vedtager og anvender regler, der opfylder direktivets bestemmelser om knallerter, inden disse frister.

5.1 Tredje kørekortdirektiv og knallert

I henhold til tredje kørekortdirektiv skal der indføres en ny kørekortkategori for knallerter (kategori AM).

Knallerter defineres i tredje kørekortdirektiv som to- eller trehjulede køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 og højst 45 km i timen, jf. artikel 4, stk. 2.

Direktivets definition af knallerter omfatter således både den nuværende lille knallert (som kan køre maksimalt 30 km i timen) og den store knallert (som kan køre maksimalt 45 km i timen).

Knallerter, der kan køre maksimalt 25 km i timen, er ikke omfattet af direktivet, og Danmark kan således fastsætte egne regler for denne gruppe af knallerter.

5.2 Alderskrav og helbredskrav

Aldersgrænsen for den nye kategori AM er i direktivet fastsat til 16 år. Efter artikel 4, stk. 6, 1. pkt., litra a, kan medlemsstaterne hæve eller sænke aldersgrænsen for udstedelse af kørekort til kategori AM ned til 14 år eller op til 18 år.

Medlemsstaterne kan desuden kræve, at ansøgeren opfylder en række helbredsmæssige krav, jf. artikel 7, stk. 1.

5.3 Køreuddannelse og køreprøve

Af direktivets artikel 7, stk. 1, litra b, 2. led, følger det, at udstedelse af kørekort er betinget af, at ansøgeren om kørekort til kategori AM består en teoretisk prøve. Medlemsstaterne kan tillige kræve, at ansøgeren består en praktisk prøve i færdigheder og adfærd. For trehjulede motorcykler og quadricyklar kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd.

5.4 Ækvivalens

Det følger endvidere af direktivets artikel 6, stk. 2, litra d, at kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. Vælger medlemsstaten at indføre en praktisk prøve som betingelse for at erhverve kørekort til kategori AM, kan medlemsstaten dog begrænse ækvivalensen til kun at omfatte kørekort til motorcykel (kategori A1, A2 og A).

6. Arbejdsgruppens overvejelser og anbefalinger

6.1 Opdeling i lille og stor knallert

Som nævnt i afsnit 5.1 omfatter kategori AM i tredje kørekortdirektiv både den nuværende lille knallert (som kan køre maksimalt 30 km i timen) og den store knallert (som kan køre maksimalt 45 km i timen). Det vil betyde, at der fremover vil være krav om kørekort til lille knallert, medmindre definitionen af lille og stor knallert ændres.

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

Det er arbejdsgruppens vurdering, at færdselslovens inddeling i lille og stor knallert på denne baggrund bør ændres, således at en stor knallert har en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km i timen og en lille knallert en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 25 km i timen.

En stor knallert vil herefter svare til tredje kørekortdirektivs kategori AM.

En sådan opdeling vil imidlertid nødvendiggøre en overgangsordning for de eksisterende knallerter med en konstruktiv maksimal hastighed på 30 km i timen, jf. nærmere afsnit 6.6.

6.2 Alderskrav til knallertførere

Som anført i afsnit 5.2 er aldersgrænsen for stor knallert i tredje kørekortdirektiv fastsat til 16 år, som kan nedsættes til 14 år eller sættes op til 18 år. Aldersgrænsen for lille knallert kan fastsættes frit.

Arbejdsgruppen peger på følgende afgørende forhold, som bør tages i betragtning ved fastsættelsen af alderskravet til knallertførere:

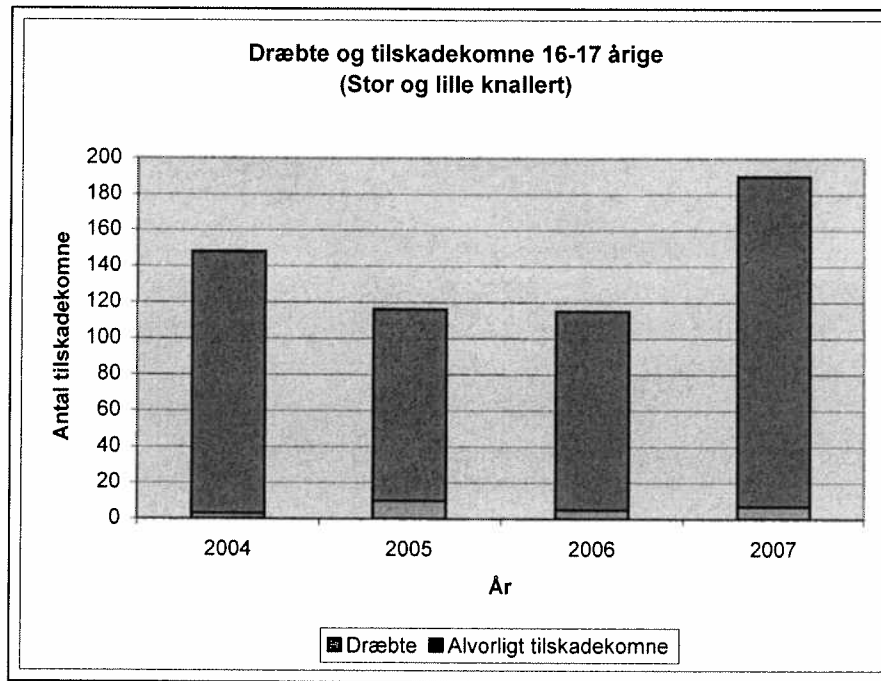
6.2.1 Ulykkes- og skadesrisiko

Såvel europæiske som danske ulykkes- og transporttal viser, at knallerter sammen med motorcykler uden sammenligning er de farligste transportmidler i trafikken.

Ifølge beregninger fra DTU-Transport⁴ er risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet på knallert ca. 15 gange større end på cykel og ca. 45 gange større end ved at sidde bag rattet i en bil. Væsentlige faktorer bag disse høje risici er overvurdering af egne færdigheder, hastighed, spirituskørsel og manglende hjelmbrug.

⁴ Camilla Reiffs Brems: Udvikling i risiko i trafikken – Trafikdage Aalborg 2006

16-17-årige knallertkørere tegnede sig i perioden 2004-2006 årligt for gennemsnitligt 6 dræbte og 120 alvorligt kvæstede. I 2007 steg antallet af dræbte til 7 og 183 alvorligt kvæstede for denne aldersgruppe⁵, se illustration nedenfor.



Samtidig er det en kendsgerning, at netop ulykker med knallerter er stærkt underrepræsenteret i politiets indberetning af personskadeulykker. Tal fra skadestuer i perioden 2001-2005⁶ viser således, at politiet kun havde kendskab til 22 pct. af i alt 7.473 skadestuebehandlede knallertkørere i alderen 15-17 år.

Det må derfor antages, at det reelle antal kvæstede som følge af kørsel på knallert er væsentligt højere.

6.2.2 Ulykkesårsager

6.2.2.1 Lille knallert

En af de væsentligste ulykkes- og skadesfaktorer i trafikulykker med lille knallert er hastighed. Selv mindre hastighedsforøgelser øger ulykkes- og skadesrisikoen uforholdsmæssigt meget.

Omfanget af kørsel på knallert med konstruktive ændringer er ikke kendt, men tal fra Danmarks Statistik⁷ viser, at mere end hver tredje personskadeulykke med 15-17-årige på lille knallert sker med hastigheder over 40 km i timen. Det tilsvarende tal for knallertførere på 35 år og derover er hver tiende.

⁵ Vejdirektoratet – Vejman.dk

⁶ Udtræk fra Statens Institut for Folkesundhed

En undersøgelse foretaget af Gallup for Rådet for Større Færdselssikkerhed viser, at 70 pct. af de 16-17-årige knallertførere ofte kører på en konstruktivt ændret lille knallert med mere end 60 km i timen.

På spørgsmålet: ”Efter din vurdering, hvor udbredt tror du, det er at køre på ”tunet” knallert med mere end 60 km i timen blandt unge mænd under 18?” svarer 93 pct. ”meget udbredt” eller ”udbredt i nogen grad”.

De unge opfatter det at køre 60 km i timen på lille knallert som nærmest ufarligt i forhold andre forseelser, de begår med lille knallert.

Undersøgelsen viser også, at det er rigtig svært at få dem til at lade være med at køre på konstruktivt ændret knallert. Dog vil to sanktioner efter de unges mening have den absolut største og eneste effekt: Konfiskation af knallerten og udskydelse af muligheden for at tage kørekort til bil.

Det at køre meget hurtigt på en konstruktivt ændret knallert er således udbredt og accepteret blandt unge, og det er meget hårde sanktioner, der efter de unges mening skal til, for at de unge vil ændre adfærd.

I en tredjedel af ulykkerne på lille knallert med knallertførere på 35 år og derover har føreren været spirituspåvirket⁸. Det tilsvarende tal for knallertførere på 15-17 år er hver tiende.

6.2.2.2 Stor knallert

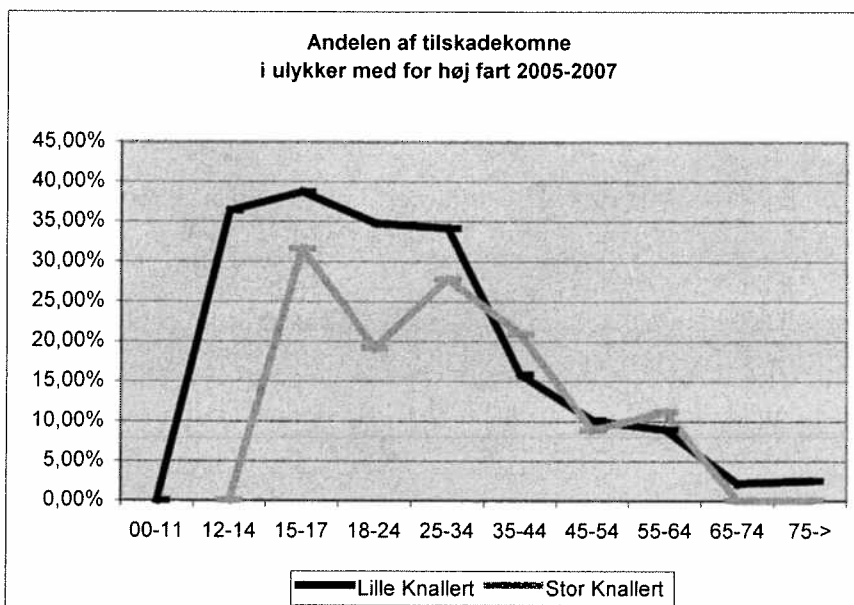
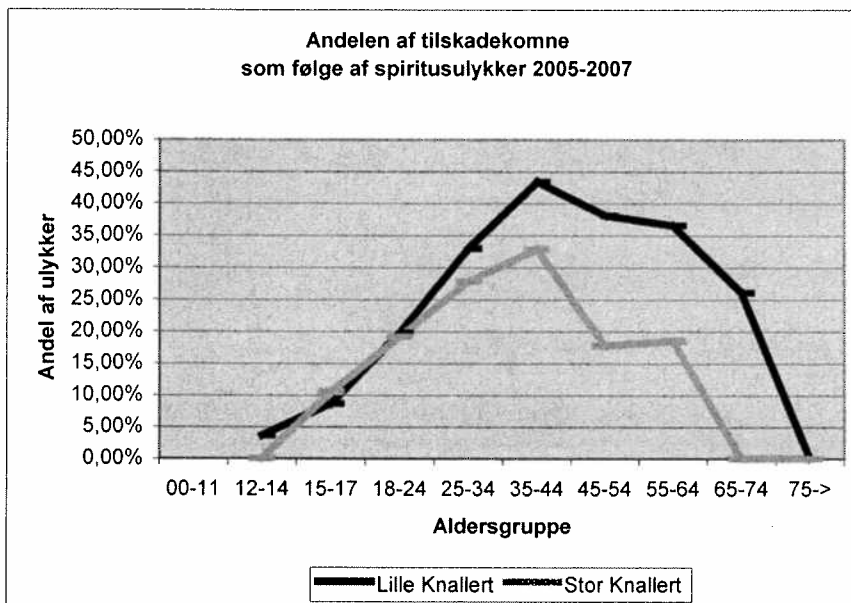
Selvom ulykkesrisikoen pr. kilometer er langt højere på lille knallert end på stor knallert, vurderes det, at det fortsat er langt farligere at køre på stor knallert end i bil.

Stort set det samme billede som for lille knallert tegner sig for stor knallert: De unge kører for stærkt, og de ældre kører spirituskørsel.

Dette er illustreret i diagrammerne nedenfor.

⁷ Udtræk fra VIS (Vejdirektoratets uheldsdatabase)

⁸ Udtræk fra VIS (Vejdirektoratets uheldsdatabase)



Se i øvrigt bilag 1.

6.2.3 Udenlandske erfaringer

Sverige og Holland, der er lande, vi normalt sammenligner os trafiksikkerhedsmæssigt med, har i dag alderskrav på henholdsvis 15 og 16 år for at køre stor knallert.

Det hollandske transportforskningsinstitut SWOV og det svenske færdselssikkerhedsråd NTF peger på, at en aldersgrænse på 18 år for stor knallert vil være et effektivt tiltag for at forebygge knallertulykker. Begrundel-

sen herfor er manglende erfaring og unges tendens til at overvurdere egne evner samt en manglende forståelse af sikker trafikadfærd.

Både SWOV og NTF siger dermed, at den nuværende danske grænse på 18 år for stor knallert er ønskværdig.

På baggrund af forventede negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser anbefaler Rådet for Større Færdselssikkerhed, at alderskravet til førere af stor knallert fastholdes på 18 år.

Det er overordnet arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de nuværende alderskrav til knallertførere, og arbejdsgruppen indstiller således, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver de nuværende 16 år, og at grænsen for stor knallert forbliver de nuværende 18 år.

6.3 Uddannelseskrav til knallertførere

6.3.1 Lille knallert

6.3.1.1 Knallertbeviser

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der i lighed med de gældende regler bør være krav om erhvervelse af knallertbevis for de 16-17-årige til lille knallert.

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt er det endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at undervisningen i forbindelse med erhvervelse af knallertbevis bør forbedres og suppleres med yderligere lektioner.

Knallertundervisning bør desuden ledsages af et krav om beståelse af en køreprøve, som omfatter både en teoretisk og en praktisk prøve.

Arbejdsgruppen finder ikke grundlag for at ændre på den gældende ordning, hvorefter der ikke er krav om knallertbeviser og undervisning for personer over 18 år.

Den gældende ordning, hvorefter unge med traktorkørekort ikke behøver at erhverve knallertbevis for at føre lille knallert, bør afskaffes henset til de foreslåede ændringer i knallertundervisningen, jf. nedenfor.

6.3.1.2 Krav til undervisningen

Indholdet af den nugældende undervisning bør som nævnt ovenfor revideres samt suppleres med undervisning i sanktioner for kørsel med knallert i strid med bestemmelserne i færdselsloven.

Arbejdsgruppen finder, at det fortsat bør være kommunerne (ungdomsskolerne), der forestår undervisningen, idet ungdomsskolerne har pædagogisk erfaring i at håndtere denne aldersgruppe. Ungdomsskolernes opgave er også at tage mere generelt hånd om de unge mennesker og deres færden, jf. § 1 i lov om ungdomsskoler.

Undervisningen bør varetages af godkendte kørelærere eller særligt uddannede lærere, der som noget nyt skal – og ikke blot kan – have gennemgået Rådet for Større Færdselssikkerheds grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning.

Arbejdsgruppen anbefaler, at den obligatoriske knallertundervisning afsluttes med både en teoretisk og en praktisk prøve, som eleverne skal bestå for at modtage beviset. Prøverne skal afspejle undervisningens indhold, herunder evnen til at manøvrere knallerten forsvarligt i trafikken og evnen til at træffe fornuftige og sikre valg. Prøverne vil højne undervisningens status og det at køre på knallert i det hele taget.

Arbejdsgruppen finder, at den teoretiske og praktiske prøve bør afholdes af ungdomsskolen med anvendelse af udefra kommende censorer.

Det vurderes, at en tredjedel af en ungdomsårgang tager knallertbevis.

Prisen for et knallertbevis er i dag 100 kr. Når kravene til undervisningen øges, og der indføres en teoretisk og praktisk prøve, øges samtidig omkostningerne for kommunerne, hvilket kan medføre, at prisen for knallertbeviset må forhøjes. Prisen på knallertbeviset må dog ikke blive så høj, at de unge vil fravælge beviset og satse på ikke at blive stoppet.

Et prisniveau på mellem 500 og 1.000 kr. forekommer umiddelbart arbejdsgruppen rimeligt.

6.3.1.3 Undervisningens indhold

Indholdet af den obligatoriske knallertundervisning er fastsat i ”Læseplan og vejledning for den obligatoriske knallertundervisning”, jf. bilag 2.

Beskrivelsen af manøvreemner (korrekt manøvrering af knallerten i forskellige trafiksituationer) i læseplanen er relativt omfattende, mens kursusemnerne (risikoforståelsen) udgør en forholdsvis lille del. Dette er efter arbejdsgruppens opfattelse u hensigtsmæssigt, idet ulykkerne som beskrevet i afsnit 6.2.2 sker, fordi de unge overvurderer egne evner, kører for stærkt og/eller kører med spiritus i blodet. Det er endvidere vigtigt, at betydningen af hjelmbrug i endnu højere grad understreges overfor de unge i forbindelse med knallertundervisningen.

Da hovedparten af ulykkerne ikke skyldes de unges manglende manørefærdigheder eller regelkendskab, er det efter arbejdsgruppens opfattelse vigtigt, at undervisningsplanen kommer til at indeholde mere risikoforståelse, herunder defensiv kørestil, og holdningsbearbejdning, og den gældende læseplan bør revideres i overensstemmelse hermed.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at undervisningens varighed øges med minimum 6 lektioner, som skal anvendes til undervisning i risikoforståelse. Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at mange af ungdomsskolens undervisere giver udtryk for, at det er vanskeligt at nå igennem den obligatoriske knallertundervisning på de nuværende 24 lektioner.

Af hensyn til de unges udbytte af undervisningen bør det efter arbejdsgruppens opfattelse endvidere være et krav, at knallertundervisningen skal strække sig over en periode med flere undervisningsdage, således at undervisningen f.eks. ikke vil kunne gennemføres på en weekend.

6.3.1.4 Den afsluttende prøves indhold

Arbejdsgruppen anbefaler som nævnt i afsnit 6.3.1.1, at den obligatoriske knallertundervisning afsluttes med både en teoretisk og en praktisk prøve, som eleverne skal bestå for at modtage knallertbeviset.

Prøverne skal afspejle undervisningens indhold.

Den teoretiske prøve bør i højere grad end i dag indeholde risikoforståelse og kendskab til sanktioner ved lovovertrædelser.

Den praktiske prøve foreslås afholdt på en sådan måde, at eleverne bliver bedømt på deres orientering, tegngivning og placering i trafikken samt på deres adfærd i forbindelse med vigepligt og anden vejafmærkning.

6.3.2 Stor knallert

Som tidligere nævnt medfører tredje kørekortdirektiv, at der skal indføres en ny kørekortkategori til stor knallert, kategori AM.

Arbejdsgruppen finder, at køreundervisningen til kategori AM i høj grad skal svare til undervisningen til kategori A (motorcykel). Dette indebærer, at der skal udarbejdes en undervisningsplan særligt til kategori AM. Denne undervisningsplan skal tage højde for, at de to typer af køretøjer ikke fuldt ud er sammenlignelige, idet eksempelvis undervisning i kørsel på motorvej ikke vil være relevant for stor knallert.

Det bør være en betingelse for erhvervelse af kørekort til kategori AM, at der gennemføres køreuddannelse i nødvendigt omfang samt bestås en køreprøve bestående af en teoriprøve og en praktisk prøve i overensstemmelse med kørekortbekendtgørelsens bestemmelser herom, herunder at der gennemføres et kursus i færdselsrelateret førstehjælp.

Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter kørekort til kategori A (motorcykel) og B (almindelig bil), men ikke kørekort til traktor/motorredskab, tillige giver ret til at føre stor knallert, bør opretholdes.

6.4 Helbredsmæssige krav til knallertførere

Der bør efter arbejdsgruppens vurdering fortsat ikke stilles helbredsmæssige krav til førere af lille knallert.

Det er derimod arbejdsgruppens opfattelse, at der bør gælde de samme mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre stor knallert, som gælder for førere af køretøjer i kategorierne A, B og B/E samt førere af traktor/motorredskab.

6.5 Straf og sanktioner

6.5.1 Indledning

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at der kan være en meget stor risiko for, at mange små knallerter fortsat vil blive konstruktivt ændret og køre med hastigheder, som ofte vil være væsentligt højere end tilladt. Dermed er der risiko for, at effekten af en dansk aldersgrænse på 18 år for stor knallert ikke får den tilsigtede virkning, medmindre der indføres sanktioner, som effektivt vil reducere omfanget af kørsel med lille knallert med konstruktive ændringer.

Arbejdsgruppen forventer, at de tidligere omtalte skærpede regler for konfiskation af konstruktivt ændrede knallerter og mere effektive kontrolmetoder vil have en væsentlig præventiv effekt.

Arbejdsgruppen finder dog, at det herudover bør være muligt – ved visse grovere overtrædelser af færdselsloven – at fratage retten til at føre lille knallert, således at knallertbeviset ”bringes i fare” for de 16-17-årige knallertførere. Derudover finder arbejdsgruppen, at det i forhold til personer over 18 år, som ikke skal være i besiddelse af knallertbevis, ligeledes kan være relevant at sanktionere visse grovere overtrædelser med en fratagelse af retten til at føre lille knallert. En sådan sanktion skønnes også at have en væsentlig præventiv effekt på antallet af spiritusulykker med knallertkørere over 35 år.

Arbejdsgruppen vurderer endvidere, at der kan være behov for sanktioner, som sammenkæder grovere overtrædelser af færdselsloven begået med lille knallert med tidspunktet for erhvervelse af kørekort. En undersøgelse⁹, som Rådet for Større Færdselssikkerhed og de tidligere amter står bag, viser således, at risikoen for at miste kørekortet har en langt større adfærdsregulerende effekt end bøder.

Sådanne tiltag vil målrettet ramme den mest risikable adfærd, som er karakteristisk for henholdsvis unge og noget ældre knallertkørere.

Arbejdsgruppen vurderer på den baggrund, at der er behov for en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af færdselsloven ved kørsel med lille knallert, ligesom der kan være grundlag for at ændre sanktionerne for

⁹ Ungeundersøgelse – Kevin Mogensen

overtrædelser begået med stor knallert, således at der sikres rimelig overensstemmelse mellem de to sanktionssystemer.

6.5.2 Lille knallert

6.5.2.1 Frakendelse af retten til at føre lille knallert

Som det fremgår af afsnit 3.3.3.7 indbefatter førerretsfrakendelse, at personen frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Efter de gældende regler kan der ikke ske frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, som følge af kørsel med lille knallert. Der er endvidere ikke mulighed for at ”inddrage eller suspendere” knallertbeviset med den følge, at personen ikke kan føre lille knallert.

Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om det eksisterende frakendelsessystem i færdselsloven bør ændres, så det også omfatter frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Hvis en sådan ændring blev gennemført, ville det f.eks. betyde, at en person, der kører spirituskørsel med en promille på 1,50 på lille knallert, ikke blot mister retten til at føre lille knallert, men også mister retten til at føre bil og motorcykel. Det ville endvidere betyde, at en frakendelse af førerretten, der sker på baggrund af en overtrædelse, som er begået under kørsel i bil, også ville omfatte retten til at føre lille knallert. En frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel i bil ville således indebære, at den pågældende heller ikke måtte føre lille knallert i frakendelsestiden.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør overtrædelser begået på lille knallert som udgangspunkt ikke få konsekvenser for retten til at føre motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, dog bortset fra den særlige ordning for unge under 18 år, der er beskrevet nedenfor i afsnit 6.5.2.4.

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

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

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at der i stedet indsættes en særlig bestemmelse i færdselsloven om frakendelse af retten til at føre lille knallert som følge af overtrædelser begået med lille knallert.

Ved udarbejdelsen af arbejdsgruppens forslag til en frakendelsesordning for lille knallert er der i vidt omfang taget udgangspunkt i de almindelige regler i færdselsloven om frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort.

Da det efter arbejdsgruppens forslag kun er overtrædelser begået med lille knallert, der medfører frakendelse af retten til at føre lille knallert, betyder det samtidig, at en person godt kan være frakendt retten til at føre lille knallert, men ikke til at føre bil.

6.5.2.2 Betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at et frakendelsessystem for lille knallert i lighed med det eksisterende sanktionssystem bør omfatte både betinget og ubetinget frakendelse.

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

Arbejdsgruppen har herved taget udgangspunkt i de tilfælde, der ved kørsel på stor knallert medfører betinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, som er beskrevet nærmere ovenfor i afsnit 3.3.3.7.

Arbejdsgruppen finder dog også, at overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed eller af forbuddet mod konstruktive ændringer bør medføre frakendelse af førerretten, jf. nærmere nedenfor.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at retten til at føre lille knallert skal frakendes betinget, hvis føreren

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har forvoldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har overtrådt hastighedsgrænsen i færdselslovens § 43 a for lille knallert med mere end 60 pct.,
- 3) har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørsel med en promille på 1,20 eller derunder eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørsel på 0,60 mg eller derunder,
- 4) har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, hvor der ikke foreligger skærpene omstændigheder, eller
- 5) overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1 eller 2, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr (regler om knallerter maksimalhastighed og om konstruktive ændringer)

I relation til spirituskørsel efter færdselslovens § 53 finder arbejdsgruppen, at grænsen for betinget/ubetinget frakendelse bør fastsættes som ved kørsel på stor knallert (og i bil), hvor den afhænger af størrelsen af promillen i blodet (eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften). Således medfører spirituskørsel på en stor knallert med en promille på 1,20 (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften på 0,60 mg pr. liter luft) eller derunder en betinget frakendelse, mens spirituskørsel med en promille over 1,20 i blodet (eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft) medfører ubetinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør det tilsvarende gælde ved overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2, om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer eller kørsel, hvor føreren på grund af sygdom, svækkelse, mangel på søvn mv. er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde, således at der først bliver tale om ubetinget frakendelse, hvis der er sket overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, under skærpende omstændigheder.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter skal kunne medføre frakendelse af retten til at føre lille knallert.

I den forbindelse bemærkes, at de nugældende regler om frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, først og fremmest er rettet mod situationer, hvor det er selve kørslen, der skaber en trafikfarlig situation.

Undtagelser hertil findes dog i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, og § 126, stk. 1, nr. 4, om frakendelse ved overtrædelser vedrørende kontrolapparatet i køretøjer, der er undergivet regler om køre- og hviletid, og § 126, stk. 1, nr. 3, om frakendelse ved overtrædelser af reglerne om hastighedsbegrænsere i tunge køretøjer. Således skal der f.eks. efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3, ske (ubetinget) frakendelse af førerretten, hvis føreren ulovligt har ført køretøjet uden hastighedsbegrænsere, eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelse, eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb, eller hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Der kan således i disse særlige tilfælde ske frakendelse, selv om overtrædelserne ikke i sig selv indebærer en færdselssikkerhedsmæssig risiko.

På den ene side kan det tale imod en frakendelse af førerretten, at der alene er tale om, at knallerten f.eks. er konstruktivt ændret, uden at der samtidig har foreligget en konkret trafikfarlig situation.

På den anden side kan det anføres, at det er veldokumenteret, at en af de væsentligste ulykkes- og skadesfaktorer i trafikulykker er hastighed, at mere end hver tredje personskadeulykke med 15-17-årige på lille

knallert sker med hastigheder over 40 km i timen, og at kørsel med hastigheder, der ligger over det tilladte, udgør en væsentlig færdselssikkerhedsmæssig risiko for knallertføreren selv og for medtrafikanterne.

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

Arbejdsgruppen finder således, at betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert bør være resultatet, hvis knallerten er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis knallerten kan køre 43 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om den nævnte mulighed for frakendelse af retten til at føre lille knallert skal omfattet alle førere – uanset om føreren er ejer, bruger eller blot har lånt knallerten.

Arbejdsgruppen finder, at den foreslåede mulighed alene bør omfatte en fører, der samtidig er ejer (bruger) af knallerten, idet alene ejeren (brugeren) af knallerten er ansvarlig for knallertens lovlige stand.

Det bemærkes, at den fører, der blot har lånt knallerten, vil kunne straffes, hvis han har ført knallerten med en hastighed, der overstiger de hastighedsgrænser, der er fastsat i færdselslovens § 43 a. Hvis hastigheden er overskredet med mere end 60 pct., skal føreren efter arbejdsgruppens forslag som nævnt ovenfor endvidere frakendes retten til at føre lille knallert betinget.

Prøvetiden for den betingede frakendelse bør fastsættes til 3 år, svarende til den almindelige regel i færdselslovens § 125, stk. 4, jf. ovenfor i afsnit 3.3.3.7.

6.5.2.3 Ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert

Arbejdsgruppen finder, at grove eller gentagne overtrædelser af visse bestemmelser i færdselsloven bør medføre, at der sker ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Som ”grove” overtrædelser anser arbejdsgruppen spirituskørsel med en promille på over 1,20 (eller alkohol-koncentration i udåndingsluften over 0,60 mg) samt overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2, begået under skærpende omstændigheder. Dette svarer til reglerne for frakendelse af førerretten til motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort.

Derudover bør overtrædelser begået i prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter arbejdsgruppens opfattelse medføre, at man ubetinget frakendes retten til at føre lille knallert.

Det vil i praksis betyde, at kører en 17-årig på ny spirituskørsel på lille knallert inden for prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, vil det medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert. Frakendelsestiden vil blive fastsat til 2 år, jf. nærmere nedenfor.

Arbejdsgruppen finder endvidere, at det på samme måde som efter de almindelige frakendelsesregler bør medføre ubetinget frakendelse af førerretten, hvis en fører af en lille knallert gør sig skyldig i flere forhold, der hver for sig vil medføre betinget frakendelse.

Som eksempel herpå kan nævnes det forhold, at føreren af en lille knallert kører spirituskørsel, og der samtidig foreligger en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers udstyr og indretning, idet den pågældende er ejer (eller bruger) af en lille knallert, hvis maksimalhastighed er på 43 km i timen eller derover.

Arbejdsgruppen har overvejet, om længden af frakendelsestiden skal afhænge af overtrædelsens grovhed, således som det er tilfældet efter det almindelige frakendelsessystem. Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om der bør ske skærpelse af frakendelsestidens længde i gentagelsestilfælde.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at frakendelsestidens længde af hensyn til reglernes pædagogiske og præventive sigte samt letforståelighed bør fastsættes til en fast frakendelsesperiode, som efter arbejdsgruppens opfattelse passende kan fastsættes til 2 år i alle tilfælde, uanset overtrædelsens karakter.

Det bør endvidere være muligt i gentagelsestilfælde at fastsætte en frakendelsestid, der går udover 2 år.

Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at selvom en frakendelsestid på 2 år måske navnlig for den unge under 18 år kan opleves som en meget lang periode, er den dog kortere end f.eks. frakendelsestiden ved spirituskørsel med stor knallert eller bil, der er på 3 år.

Ved spirituskørsel vil der således efter forslaget ske en lidt lempeligere bedømmelse af føreren af en lille knallert end føreren af en stor knallert. Dette svarer til, at også bøden for spirituskørsel i disse tilfælde er mildere end ved spirituskørsel med stor knallert, jf. nærmere afsnit 3.3.2.2 og 3.3.3.2.

En frakendelsestid på 2 år vil i andre situationer kunne fremstå som en strengere sanktion sammenlignet med sanktionen ved kørsel med stor knallert, hvilket arbejdsgruppen dog finder acceptabelt af hensyn til det præventive sigte med forslaget.

Arbejdsgruppens forslag vil for en 16-årig, der bliver frakendt retten til at føre lille knallert, medføre, at den pågældende i 2 år ikke lovligt vil kunne føre lille knallert, men at han, når frakendelsestiden er udløbet, ikke på ny vil skulle erhverve knallertbevis. Det vil endvidere betyde, at retten til at erhverve kørekort til bil og motorcykel mv. udskydes i 6 måneder, jf. nærmere nedenfor i afsnit 6.5.2.4.

Hvis en 15-årig, uagtet denne ikke lovligt kan føre knallert, begår overtrædelser på lille knallert, der efter arbejdsgruppens forslag skal medføre ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, vil den 15-årige, når frakendelsestiden er udløbet, skulle erhverve knallertbevis.

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

Efter arbejdsgruppens opfattelse kan det overvejes at supplere den foreslåede frakendelsesbestemmelse med en mulighed for domstolene for under særlig formildende omstændigheder at lade en frakendelse ske betinget i tilfælde, hvor frakendelse ellers skulle ske ubetinget.

6.5.2.4 "Udskudt kørekort" for de unge under 18 år

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om grove eller gentagne overtrædelser begået på lille knallert bør kunne få konsekvenser for de unges mulighed for at erhverve førerret til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, f.eks. bil eller motorcykel.

Baggrunden for, at arbejdsgruppen har overvejet strengere sanktioner over for de unge under 18 år, er, at denne persongruppe er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, og at der derfor kan være et behov for særlige tiltag i forhold til denne persongruppe.

Som et eksempel på anvendelse af særlig strenge sanktioner over for yngre trafikanter kan henvises til færdselslovens § 127 om kørselsforbud, som navnlig anvendes overfor yngre bilister, der lige har erhvervet kørekort. Efter bestemmelsen træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse, hvis den overtrædelse, der medfører betinget frakendelse, er begået inden for de 3 første år efter førstegangserhvervelse af førerretten.

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

Arbejdsgruppen har undersøgt, om sådanne muligheder anvendes i andre lande.

Efter norsk ret er det muligt at udskyde retten til at erhverve kørekort for unge under 18 år.

Efter den norske færdselslov kan en knallertfører, der kører knallert uden at have erhvervet knallertførerkort, få udskudt retten til at erhverve førerret til knallert i 6 måneder fra den ulovlige kørsel fandt sted. Er knal-

lertføreren yngre end den lovlige mindstealder for at erhverve førerret til knallert, løber fristen først fra den dag, hvor han opfylder alderskravet til at kunne erhverve førerret til knallert. Tilsvarende gælder også for den knallertfører, som ulovlig ændrer maksimalhastighed mv. De samme regler gælder for f.eks. en 16-årig, der kører i bil.

Derudover er det efter norsk ret administrativt muligt at udsætte den unges ret til at erhverve kørekort til bil, hvis ikke de almindelige betingelser om ædruelighed og vandel mv. er opfyldt. I særlige tilfælde vil overtrædelser begået som f.eks. 16-årig på knallert kunne få betydning for, hvornår vedkommende kan erhverve kørekort til bil.

Denne ordningen minder om § 56, stk. 3, i færdselsloven, hvorefter kørekort kan nægtes den, der er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig. En sådan afgørelse kan forlanges indbragt for domstolene efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det vil være mere naturligt, at konsekvensen af en overtrædelse begået med lille knallert fastsættes umiddelbart i forlængelse af overtrædelser, ligesom det med al sandsynlighed også vil have en større specialpræventiv effekt.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der indsættes en bestemmelse i færdselsloven, hvorefter ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert for unge under 18 år tillige medfører, at retten til at erhverve kørekort til bil mv. udskydes.

Forslaget vil betyde, at en person, der som 16-årig bliver frakendt retten til at føre lille knallert ubetinget, tillige vil få udskudt retten til at erhverve kørekort til bil mv. i 6 måneder fra det fyldte 18 år, dvs. til den 16-årige er 18 år og 6 måneder.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at sanktionen i gentagelsestilfælde kan forlænges i op til 2 år.

Arbejdsgruppen forudsætter, at den unge i forbindelse med afgørelsen om ubetinget frakendelse modtager vejledning om betydningen af, at kørekortet er udskudt, herunder hvornår øvelseskørsel i forbindelse med køreuddannelsen kan påbegyndes, jf. færdselslovens § 64, stk. 4.

Det bemærkes i den forbindelse, at kørelæreren ikke har mulighed for at kontrollere, om den unge kan erhverve førerret, og at denne kontrol forudsættes at ske i forbindelse med kørekortudstedelsen. Det vil således være den unges eget ansvar, at køreuddannelsen ikke påbegyndes i så god tid, at der opstår ekstraudgifter til f.eks. flere køretimer.

6.5.2.5 Bøde ved kørsel i "frakendelsestiden" på lille knallert

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

Arbejdsgruppen har overvejet flere alternativer, herunder at straffen for overtrædelse af et forbud mod at føre lille knallert i frakendelsestiden fastsættes efter tilsvarende principper som ved overtrædelse af færdselslovens § 117 a om forbud mod kørsel i frakendelsestiden.

Som det fremgår af afsnit 3.3.3.6 er straffen i førstegangstilfælde af overtrædelse af § 117 a en bøde svarende til en måneds nettoløn. I andengangstilfælde er straffen fængsel i 10 dage.

Arbejdsgruppen finder, at overtrædelse af forbuddet mod kørsel på lille knallert i frakendelsestiden som udgangspunkt må vurderes med samme alvor som tilfælde, hvor der er tale om kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse af retten til at køre bil mv.

Det må dog efter arbejdsgruppens opfattelse forventes, at en stor del af overtrædelserne vil blive begået af unge under 18 år, hvorfor det ikke vil forekomme proportionalt, at der allerede i andengangstilfælde bliver tale om fængselsstraf.

Arbejdsgruppen finder derfor, at der bør anvendes lempeligere sanktioner, som passende kan fastsættes svarende til sanktionerne ved spirituskørsel begået med lille knallert, der er beskrevet ovenfor i afsnit 3.3.2.2, hvor bøden i førstegangstilfælde er på 2.000 kr., og hvor der først i tredjegangstilfælde bliver fastsat frihedsstraf.

Det bemærkes, at der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke i disse tilfælde bør ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Under hensyn til arbejdsgruppens forslag om, at bøden for kørsel i frakendelsestiden ikke skal nedsættes for unge under 18 år, er det tillige arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke fremover bør ske nedsættelse af bøden for spirituskørsel med lille knallert for unge under 18 år.

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

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om der er grundlag for at skærpe bøden for unge under 16 år ved overtrædelse af færdselslovens § 63, stk. 1, der efter de gældende bødetakster er på 500 kr.

Unge under 16 år har ikke den fornødne modenhed til at begå sig i trafikken på knallert og har ikke modtaget lovpligtig undervisning i kørsel på lille knallert, hvorfor de kan være til fare for sig selv og for andre medtrafikanter.

En bøde på 500 kr. er efter arbejdsgruppens opfattelse næppe en tilstrækkelig alvorlig sanktion, som understreger vigtigheden af, at unge under 16 år ikke kører på lille knallert.

Det er derfor efter arbejdsgruppens vurdering nødvendigt, at der sker en væsentlig forhøjelse af bøden, således at den kan medvirke til, at de unge afholder sig fra at køre på knallert, før de er fyldt 16 år.

Arbejdsgruppen finder i den forbindelse, at en bøde på 2.000 kr. vil kunne udgøre en tilstrækkelig alvorlig sanktion, idet der herved er lagt vægt på, at mange unge i denne aldersgruppe formentlig ikke har indtægter af betydning.

Det bemærkes, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse på lille knallert og til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel med lille knallert før det fyldte 16 år, jf. afsnit 6.5.2.5 og 6.5.2.6. Ligeledes bør der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Bøden bør kunne forhøjes i gentagelsestilfælde.

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

Som ved overtrædelse af alderskravet finder arbejdsgruppen heller ikke, at en bøde på 500 kr. i tilstrækkelig grad afspejler betydningen af, at de 16-17-årige erhverver knallertbevis.

Arbejdsgruppen bemærker, at bøden for overtrædelse af færdselslovens § 63 a, stk. 1, ved kørsel på stor knallert uden at have erhvervet kørekort er 5.000 kr. i førstegangstilfælde, og for unge under 18 år er 2.500 kr., jf. ovenfor i afsnit 3.3.3.3.

Ved udmålingen af bøden i disse tilfælde skal der efter færdselslovens § 117 d tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk gevinst. Det fremgår af forarbejderne til denne bestemmelse, at der ved fastsættelsen af bødens størrelse er taget hensyn til, at den skal stå i forhold til de udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort, således at der ikke kan spekuleres i ikke at tage kørekort.

Et knallertbevis til lille knallert vil som nævnt i afsnit 6.3.1.2 fremover formentlig kunne erhverves for 500 - 1.000 kr., mod tidligere 100 kr.

For at imødegå, at der kan spekuleres i at undlade at erhverve knallertbevis, finder arbejdsgruppen, at bøden for overtrædelse af § 63, stk. 2, bør forhøjes til 2.000 kr., således at den væsentligt overstiger udgiften til et knallertbevis.

Det bemærkes, at en bøde på 2.000 kr. svarer til arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse på lille knallert og arbejdsgruppens forslag til en bøde for kørsel på lille knallert uden at have erhvervet knallertbevis, jf. afsnit 6.5.2.5 og 6.5.2.7. Ligeledes bør der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke ske nedsættelse af bøden på 2.000 kr. for unge under 18 år.

Bøden bør kunne forhøjes i gentagelsestilfælde.

6.5.3 Stor knallert

Som følge af forslaget om en model med frakendelse af retten til at føre lille knallert finder arbejdsgruppen, at der kan være grundlag for at foreslå en ændring af frakendelsesbestemmelserne for stor knallert, således at der opnås en rimelig sammenhæng mellem de to sanktionssystemer.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at væsentlige overtrædelser af reglerne om knallerter maksimalhastighed og af forbuddet mod konstruktive ændringer af knallerter også bør kunne medføre frakendelse af retten til at føre stor knallert.

Arbejdsgruppen finder således, at betinget frakendelse af retten til at føre stor knallert bør være resultatet, hvis knallerten er konstruktivt ændret med henblik på at øge maksimalhastigheden, eller hvis maksimalhastighed er på 64 km i timen eller derover. Denne afgrænsning svarer til de tilfælde, hvor der efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, skal ske konfiskation af knallerten i andengangstilfælde.

Arbejdsgruppen henviser i den forbindelse til, at for høj hastighed også ved kørsel på stor knallert er en væsentlig ulykkesfaktor, jf. 6.2.2.2.

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

Det bemærkes indledningsvis, at arbejdsgruppens kommissorium for så vidt ikke omfatter forhold vedrørende unges kørsel i bil eller på motorcykel.

Arbejdsgruppen har dog overvejet, om forslaget om "udskudt kørekort" for unge under 18 år, der er omtalt i afsnit 6.5.2.4, generelt bør medføre ændringer i forhold til begyndelsestidspunktet for ubetinget frakendelse for unge under 18 år.

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

I andre tilfælde får en ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, dog – om end begrænset – betydning for den unges ret til at erhverve kørekort til bil mv.

Som eksempel herpå kan nævnes en situation, hvor en 16-årig kører spirituskørsel med en promille på 1,50 i bil, hvilket som nævnt i afsnit 2.3.3.7 medfører ubetinget frakendelse i 3 år. Den unge vil i dette tilfælde være 19 år, før han kan erhverve førerret til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, men undgår den fulde virkning af de 3 års frakendelse.

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

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at der i færdselsloven indsættes en generel regel om, at en ubetinget frakendelse for førere under 18 år skal regnes fra det fyldte 18. år, således at en ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, også tillægges ”fuld virkning” i forhold til en person under 18 år.

Som det fremgår ovenfor i afsnit 3.3.3.8, vil en sådan ordning for så vidt stride mod gældende praksis, hvor efter en ubetinget frakendelse har virkning allerede fra endelig dom. En sådan ordning vil endvidere indebære, at den unge ikke kan straffes for kørsel i frakendelsestiden i den mellemliggende periode, ligesom udsættelse af retten til at erhverve kørekort til f.eks. det fyldte 19. år vil kunne forekomme som en utilsigtet hård sanktion i forhold til f.eks. en 15-årig.

Det er dog arbejdsgruppens vurdering, at den manglende strafmulighed ved kørsel i den mellemliggende periode opvejes af forslaget præventive effekt, ligesom eventuelle urimeligheder vil kunne modvirkes ved at supplere den gældende bestemmelse i færdselslovens § 132 om generhvervelse af førerret inden frakendelsestidens udløb med en særlig bestemmelse, der skal gælde for unge under 18 år.

6.6 Overgangsregler

Som tidligere nævnt anbefaler arbejdsgruppen, at færdselslovens definition af lille og stor knallert ændres, således at en stor knallert fremover er en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 25 km i timen.

De eksisterende knallerter med en konstruktivt maksimal hastighed på 30 km i timen vil således ved en lovændring som foreslået af arbejdsgruppen fremover blive betragtet som en stor knallert, hvortil der kræves kørekort til kategori AM.

På den baggrund er det arbejdsgruppens anbefaling, at der laves en overgangsordning, hvorefter en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 30 km i timen i en periode anses som en lille knallert. Hermed får førere af denne type knallerter mulighed for at indstille sig på de nye krav til førerne heraf.

Overgangsordningen skal løbe frem til den 19. januar 2013, hvor 3. kørekortdirektiv finder anvendelse.

Bilag:

1. Knallertulykker, Rådet for Større Færdselssikkerhed.
2. Læseplan og vejledning for den obligatoriske knallertundervisning.

Knallertulykker

2005-2007

Dræbte og alvorligt tilskadede knallertkørere

Dræbte og alvorligt tilskadede

Aldersgruppe	PERSONSKADE		Alv Total	Dræbte		Dr Total	Hovedtotal	Total Andel dræbte
	Alvorligt tilskade			Lille Knallert				
	Lille Knallert	Stor Knallert		Lille Knallert	Stor Knallert			
00-11	1	1	1	1	1	1	1	0,00%
12-14	54	5	59	1	1	2	61	3,28%
15-17	451	18	469	22	1	23	492	4,67%
18-24	227	43	270	6	4	10	280	3,57%
25-34	163	49	212	4	5	9	221	4,07%
35-44	184	63	247	12	4	16	263	6,08%
45-54	153	44	197	15	1	16	213	7,51%
55-64	128	25	153	6	2	8	161	4,97%
65-74	40	5	45	6	1	7	52	13,46%
75->	31	3	34	9	1	10	44	22,73%
Hovedtotal	1432	255	1687	81	20	101	1788	5,65%

Kommentarer til tabellen:

15-17 årige fylder meget i tabellen - for lille knallert

35-44 årige er også voldsomt repræsenterede for Lille knallert

45-64 årige bliver i høj grad slået i hjel i forhold til de unge

Mio kørte kilometer

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	42,71	8,90
18-24	20,15	21,57
25-34	17,01	27,98
35-44	16,46	25,97
45-54	17,59	24,14
55-64	20,33	7,86
65-74	8,72	0,64
75->	3,19	0,04
Hovedtotal	146,17	117,10

Alvorligt tilskade pr mio km

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	11,85	2,58
18-24	11,27	1,99
25-34	9,58	1,75
35-44	11,18	2,43
45-54	8,70	1,82
55-64	6,29	3,18
65-74	4,58	7,84
75->	9,72	70,85
Hovedtotal	9,80	2,18

Dræbte pr mio km

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	0,54	0,22
18-24	0,30	0,19
25-34	0,24	0,18
35-44	0,73	0,15
45-54	0,85	0,04
55-64	0,30	0,25
65-74	0,69	1,57
75->	2,82	23,62
Hovedtotal	0,55	0,17

Knallert-ulykkesanalyse

Sprit

Aldersgruppe	>0,5 0/00				Hovedtotal				% - Andel	
	Ja		Nej		Nej Total		Sprit		Lille Knallert	Stor Knallert
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert		
00-11			1		1		1			
12-14	2		53	6	59	61	3,64%	0,00%		
15-17	41	2	432	17	449	492	8,67%	10,53%		
18-24	46	9	187	38	225	280	19,74%	19,15%		
25-34	55	15	112	39	151	221	32,93%	27,78%		
35-44	85	22	111	45	156	263	43,37%	32,84%		
45-54	64	8	104	37	141	213	38,10%	17,78%		
55-64	49	5	85	22	107	161	36,57%	18,52%		
65-74	12		34	6	40	52	26,09%	0,00%		
75->			40	4	44	44	0,00%	0,00%		
Hovedtotal	354	61	1159	214	1373	1788	23,40%	22,18%		

Kommentarer til tabellen

Spiritusproblemet er begrænset for de unge (<9%)

Spiritusproblemet er massivt for de midaldrende (>40%)

Høj fart (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Aldersgruppe	Hast - Høj/lav				Hovedtotal				% - Andel	
	Høj		Lav		Lav Total		Høj fart		Lille Knallert	Stor Knallert
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert		
00-11			1		1		1			
12-14	20		35	6	41	61	0,00%	36,36%		0,00%
15-17	183	6	290	13	303	492	38,69%	31,58%		
18-24	81	9	152	38	190	280	34,76%	19,15%		
25-34	57	15	110	39	149	221	34,13%	27,78%		
35-44	31	14	165	53	218	263	15,82%	20,90%		
45-54	17	4	151	41	192	213	10,12%	8,89%		
55-64	12	3	122	24	146	161	8,96%	11,11%		
65-74	1		45	6	51	52	2,17%	0,00%		
75->	1		39	4	43	44	2,50%	0,00%		
Hovedtotal	403	51	1110	224	1334	1788	26,64%	18,55%		

Kommentarer til tabellen

De høje hastigheder er i høj grad repræsenteret blandt de unge 12-17 årige

Fart - Eneulykker (Større end 30 km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Hsat - Høj/lav		Hovedtotal				% - Andel	
	Høj		Lav		Lav Total		Høj fart-eneulykker	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
12-14	4	4	6	1	7	11	37,50%	50,00%
15-17	27	2	45	2	47	76	33,33%	33,33%
18-24	14	2	28	4	32	48	36,54%	8,33%
25-34	19	1	33	11	44	64	9,46%	7,69%
35-44	7	1	8	12	19	87	8,16%	12,50%
45-54	4	1	5	7	12	57	10,00%	0,00%
55-64	3	3	6	6	12	49		
65-74	1	1	2	9	11	10		
75->			9	9	18	9		
Hovedtotal	79	7	282	43	325	411	21,88%	14,00%

kommentarer til tabellen

I mere end hver tredje eneulykke er for høj fart et element.
Bemærk at der er meget få Stor Knallert i tallene.

Fart - Krydsningsulykker (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Hsat - Høj/lav		Hovedtotal				% - Andel	
	Høj		Lav		Lav Total		Høj fart-krydsningsulykker	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
12-14	11	11	21	5	26	37	38,10%	33,33%
15-17	112	4	182	8	190	306	34,29%	23,81%
18-24	48	5	92	16	108	161	35,53%	36,00%
25-34	27	9	49	16	65	101	23,08%	32,14%
35-44	18	9	60	19	79	106	13,70%	8,33%
45-54	10	2	63	22	85	97	9,46%	7,14%
55-64	7	1	29	4	33	88	0,00%	0,00%
65-74	1	1	19	3	22	23	5,00%	0,00%
75->			582	106	688	952	28,68%	22,06%
Hovedtotal	234	30	822	166	988	1312		

Passager - Fører uden kørekort/Knallertbevis

Antal af AAR	Fører/Pas		Fører Total		Passager		Passager Total		Uden bevis		Hovedtotal	Total Andel pass	Total Andel u/kort
	Fører		Fører Total		Passager		Passager Total		Uden bevis				
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert			
00-11					1				1		1	100,00%	0,00%
12-14					19	3			22	36	39	36,07%	63,93%
15-17	343		343		53	1			54	77	95	10,98%	19,31%
18-24	216	31	247		15	2			17	2	16	6,07%	5,71%
25-34	160	39	199		7	2			9		13	4,07%	5,88%
35-44	194	53	247		2	1			3		13	1,14%	4,94%
45-54	167	39	206		1	1			2		5	0,94%	2,35%
55-64	134	26	160								1	0,00%	0,62%
65-74	46	6	52								1	0,00%	0,00%
75->	40	3	43								1	0,00%	2,27%
Hovedtotal	1300	197	1497	10	98	108	115	68	183	1788	6,04%	10,23%	

Kommentarer til tabellen

Hjelm

Aldersgruppe	SELE		Hjelm Total		Uden Total		Hovedtal	% - Andel	
	Hjelm		Hjelm Total		Uden Total			Uden hjelm	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert		Lille Knallert	Stor Knallert
00-11					1		1	100,00%	100,00%
12-14	15		15		38	6	53	68,09%	41,18%
15-17	299	10	309	7	140	7	449	30,79%	37,21%
18-24	141	27	168	16	83	16	251	32,21%	22,45%
25-34	101	38	139	11	60	11	199	22,73%	21,31%
35-44	136	48	184	13	53	13	237	18,30%	7,50%
45-54	125	37	162	3	31	3	193	15,79%	0,00%
55-64	96	24	120	18	18	7	138	17,07%	0,00%
65-74	34	6	40	7	9	7	47	34,62%	0,00%
75->	17	4	21	9	30	56	30	28,49%	22,40%
Hovedtotal	964	194	1158	384	440	1598	1598	28,49%	22,40%

kommentarer til tabellen

Hjelmbrug er ikke noteret i 10,5% af skaderne - er ikke medtaget her

De unge kommer mest til skade uden hjelm

Spændende at sammenholde disse tal med Rådet hjemtælling i efteråret 2008

Knallertulykker

2005-2007

Dræbte og alvorligt tilskadekomne knallertkørere

Dræbte og alvorligt tilskadekomne

Aldersgruppe	PERSONSKADE		Alv Total		Dræbte		Dr Total	Hovedtotal	Total Andel dræbte
	Alvorligt tilskade		Alv Total		Dræbte				
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert			
00-11	1	1	1	1	1	1	2	1	0,00%
12-14	54	5	59	1	22	2	23	61	3,28%
15-17	451	18	469	4	6	1	10	492	4,67%
18-24	227	43	270	4	4	5	9	280	3,57%
25-34	163	49	212	4	12	4	16	221	4,07%
35-44	184	63	247	1	15	1	16	263	6,08%
45-54	153	44	197	2	6	1	7	213	7,51%
55-64	128	25	153	6	6	1	7	161	4,97%
65-74	40	5	45	9	6	1	10	52	13,46%
75->	31	3	34	81	20	101	1788	44	22,73%
Hovedtotal	1432	255	1687	81	20	101	1788	1788	5,65%

Kommentarer til tabellen:

15-17 årige fylder meget i tabellen - for lille knallert

35-44 årige er også voldsomt repræsenterede for Lille knallert

45-64 årige bliver i høj grad slået i hjel i forhold til de unge

Mio korte kilometer

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	42,71	8,90
18-24	20,15	21,57
25-34	17,01	27,98
35-44	16,46	25,97
45-54	17,59	24,14
55-64	20,33	7,86
65-74	8,72	0,64
75->	3,19	0,04
Hovedtotal	146,17	117,10

Alvorligt tilskade pr mio km

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	11,85	2,58
18-24	11,27	1,99
25-34	9,58	1,75
35-44	11,18	2,43
45-54	8,70	1,82
55-64	6,29	3,18
65-74	4,58	7,84
75->	9,72	70,85
Hovedtotal	9,80	2,18

Dræbte pr mio km

format2	Lille Knallert	Stor Knallert
<18	0,54	0,22
18-24	0,30	0,19
25-34	0,24	0,18
35-44	0,73	0,15
45-54	0,85	0,04
55-64	0,30	0,25
65-74	0,69	1,57
75->	2,82	23,62
Hovedtotal	0,55	0,17

Sprit

Aldersgruppe	>0,5 0/00				Hovedtotal				% - Andel	
	Ja		Nej		Nej Total		Hovedtotal		Sprit	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
00-11			1		1		1			
12-14	2		53	6	59		61		3,64%	0,00%
15-17	41	2	432	17	449		492		8,67%	10,53%
18-24	46	9	187	38	225		280		19,74%	19,15%
25-34	55	15	112	39	151		221		32,93%	27,78%
35-44	85	22	111	45	156		263		43,37%	32,84%
45-54	64	8	104	37	141		213		38,10%	17,78%
55-64	49	5	85	22	107		161		36,57%	18,52%
65-74	12		34	6	40		52		26,09%	0,00%
75->			40	4	44		44		0,00%	0,00%
Hovedtotal	354	61	1159	214	1373		1788		23,40%	22,18%

Kommentarer til tabellen

Spiritusproblemet er begrænset for de unge (<9%)

Spiritusproblemet er massivt for de midaldrende (>40%)

Høj fart (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Aldersgruppe	Hast - Høj/lav				Hovedtotal				% - Andel	
	Høj		Lav		Lav Total		Hovedtotal		Høj fart	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
00-11			1		1		1		0,00%	0,00%
12-14	20		35	6	41		61		36,36%	0,00%
15-17	183	6	290	13	303		492		38,69%	31,58%
18-24	81	9	152	38	190		280		34,76%	19,15%
25-34	57	15	110	39	149		221		34,13%	27,78%
35-44	31	14	165	53	218		263		15,82%	20,90%
45-54	17	4	151	41	192		213		10,12%	8,89%
55-64	12	3	122	24	146		161		8,96%	11,11%
65-74	1		45	6	51		52		2,17%	0,00%
75->	1		39	4	43		44		2,50%	0,00%
Hovedtotal	403	51	1110	224	1334		1788		26,64%	18,55%

Kommentarer til tabellen

De høje hastigheder er i høj grad repræsenteret blandt de unge 12-17 årige

Fart - Eneulykker (Større end 30 km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Højt - Høj/lav		Høj Total		Lav		Lav Total		Hovedtotal	% - Andel		
	Høj	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert		Stor Knallert	Høj Knallert	Lille Knallert
Aldersgruppe	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Høj Knallert	Lille Knallert
12-14	4	2	4	2	6	1	7	11	37,50%	50,00%		
15-17	27	2	29	2	45	2	47	76	33,33%	33,33%		
18-24	14	2	16	4	28	4	32	48	36,54%	8,33%		
25-34	19	1	20	1	33	11	44	64	9,46%	7,69%		
35-44	7	1	8	1	67	12	79	87	8,16%	12,50%		
45-54	4	1	5	1	45	7	52	57	10,00%	0,00%		
55-64	3		3		40	6	46	49				
65-74	1		1		9	9	18	10				
75->					9	9	18	9				
Hovedtotal	79	7	86	43	282	43	325	411	21,88%	14,00%		

kommentarer til tabellen

I mere end hver tredje eneulykke er for høj fart et element.

Bemærk at der er meget få Stor Knallert i tallene.

Fart - Krydsningsulykker (Større end 30km/t hhv 45km/t)

Antal af AAR	Højt - Høj/lav		Høj Total		Lav		Lav Total		Hovedtotal	% - Andel		
	Høj	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert		Stor Knallert	Høj Knallert	Lille Knallert
Aldersgruppe	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Høj Knallert	Lille Knallert
12-14	11	4	15	8	21	5	26	37	38,10%	33,33%		
15-17	112	4	116	8	182	8	190	306	34,29%	23,81%		
18-24	48	5	53	16	92	16	108	161	35,53%	36,00%		
25-34	27	9	36	16	49	16	65	101	23,08%	32,14%		
35-44	18	9	27	19	60	19	79	106	13,70%	8,33%		
45-54	10	2	12	22	63	22	85	97	9,46%	7,14%		
55-64	7	1	8	13	67	13	80	88	0,00%	0,00%		
65-74	1		1	4	29	4	33	33	5,00%	0,00%		
75->				3	19	3	22	23	28,68%	22,06%		
Hovedtotal	234	30	264	106	582	106	688	952				

Passager - Fører uden kørekort/Knallerbevis

Antal af AAR	Fører/Pas		Fører Total		Passager		Passager Total		Uden bevis Total		Total		Total	
	Fører	Pas	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Andel pass	Andel ukort	Andel pass	Andel ukort
00-11			1	3	1	3	1	3	1	3	100,00%	0,00%	1	3
12-14			19	3	22	3	36	3	39	36	36,07%	63,93%	61	3
15-17			53	1	54	1	77	18	95	77	10,98%	19,31%	492	18
18-24		343	15	2	17	2	2	14	16	2	6,07%	5,71%	280	14
25-34		216	160	39	7	2	13	9	13	13	4,07%	5,88%	221	13
35-44		194	53	247	2	1	3	3	13	13	1,14%	4,94%	263	13
45-54		167	39	206	1	1	2	5	5	2	0,94%	2,35%	213	5
55-64		134	26	160					1	1	0,00%	0,62%	161	1
65-74		46	6	52					1	1	0,00%	0,00%	52	1
75->		40	3	43					1	1	0,00%	2,27%	44	1
Hovedtotal	1300	197	98	10	108	115	68	183	1788	1788	6,04%	10,23%	1788	68

Kommentarer til tabellen

Hjelm

Aldersgruppe	SELE		Hjelm Total		Uden		Hovedtal		%Andel	
	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert	Lille Knallert	Stor Knallert
00-11			1	6	1	6	1	6	100,00%	100,00%
12-14	15	10	15	10	38	7	53	49	68,09%	41,18%
15-17	299	27	309	168	140	16	449	251	30,79%	37,21%
18-24	141	38	184	139	83	11	199	199	32,21%	22,45%
25-34	101	48	154	184	60	13	237	237	32,67%	21,31%
35-44	136	37	162	120	53	3	193	193	22,73%	7,50%
45-54	125	24	149	40	31	18	138	138	18,30%	0,00%
55-64	96	6	102	7	18	7	47	47	15,79%	0,00%
65-74	34	4	38	9	7	30	30	17,07%	0,00%	
75->	17	4	21	9	9	30	30	34,62%	22,40%	
Hovedtotal	964	194	1158	56	440	1598	28,49%	22,40%		

kommentarer til tabellen

Hjelmbrug er ikke noteret i 10,5% af skaderne - er ikke medtaget her

De unge kommer mest til skade uden hjelm

Spændende at sammenholde disse tal med Rådet hjemtælling i efteråret 2008

Læseplan og vejledning for den obligatoriske knallertundervisning

INDHOLD

1. Formål
2. Indhold og omfang
3. Lærere
4. Undervisningens tilrettelæggelse
 - 4.1. Klasseundervisning
 - 4.2. Praktiske øvelser
 - 4.3. Specialundervisningselever
 - 4.4. Vejledende forslag til lektionsopdeling
5. Læseplanen og bemærkninger hertil
 - A. Indledende manøvrer m.v.
 - 5.1. Risikoen ved knallertkørsel
 - 5.2. Enemanøvrer
 - 5.3. De første manøvrer på vej
 - B. Manøvrer i vejkryds
 - 5.4. Krydsning (ligeudkørsel i kryds)
 - 5.5. Højresving
 - 5.6. Venstresving
 - C. Afsluttende manøvrer på vej
 - 5.7. Møde og overhaling
 - 5.8. Kørsel i tæt og blandet færdsel
 - 5.9. Inden du selv kører

Kursusemner
6. Evaluering
7. Undervisningsfaciliteter og hjælpemidler
 - 7.1. Undervisningslokalet
 - 7.2. Det lukkede øvelsesområde
 - 7.3. Udstyr til klasseundervisning
 - 7.4. Udstyr til den praktiske undervisning
8. Supplerende undervisning

BILAG I

Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 653 af 9. august 1993 om obligatorisk knallertundervisning

BILAG II

Færdselslovens § 63 - om knallertkørere

1. FORMÅL

Formålet med undervisningen er, at eleverne opnår kendskab til og forståelse for de farer og vanskeligheder, som de stilles over for i trafikken, herunder at de bliver bekendt med de færdselsregler og anvisninger, som er af betydning især for knallertkørere. Det skal tilstræbes, at eleverne opnår sikkerhed i kørsel på knallert, i at bedømme trafiksituationer og i at færdes i trafikken uden risiko for sig

selv eller andre. Undervisningen skal medvirke til, at eleverne bliver opmærksomme og hensynsfulde trafikanter.

Undervisningen sigter mod erhvervelse af knallertbevis, jvf. færdselslovens § 63, stk. 2-4.

2. INDHOLD OG OMFANG

Læseplanen er beregnet på et kursus af 24 lektioners (undervisningstimers) varighed. Undervisningen gives dels som klasseundervisning (teori) og dels som praktiske øvelser. Det anbefales at fordele undervisningstiden nogenlunde ligeligt mellem klasseundervisning og praksis - som minimum skal der dog anvendes mindst 8 lektioner til klasseundervisning og mindst 12 lektioner til praksis.

Læseplanen opdeler stoffet i 9 emner og nogle kursussemner. De 9 emner består af: En generel indledning, en gennemgang af 7 emner (manøvrer), der hyppigst giver anledning til uheld for de 16-17 årige knallertkørere samt en afslutning.

De 9 emner er samlet i 3 hovedafsnit:

A. Indledende manøvrer m.v.

1. Risikoen ved knallertkørsel
2. Enemanøvrer
3. De første manøvrer på vej

B. Manøvrer i vejkryds

4. Krydsning (ligeudkørsel i kryds)
5. Højresving
6. Venstresving

C. Afsluttende manøvrer på vej

7. Møde og overhaling
8. Kørsel i tæt og blandet færdsel
9. Inden du selv kører

Til hvert af de 3 hovedafsnit hører yderligere nogle kursussemner, som efter lærerens skøn frit kan afvikles indenfor de pågældende hovedafsnit:

Kursusemner:

A:

- Unges adfærd i trafikken, herunder unges forhold og indstilling til fart og mekanik.
- Unges forståelse for færdselsreglerne og overholdelse af love.
- Unges alkoholvaner, herunder færdselslovens regler om alkohol og medicin.

B:

- Unges forståelse for konsekvenserne af deres handlinger.
- Ungdomsdrømme og sprogbrug mellem de unge.

C:

- Unges forhold og indstilling til politiets arbejde.

3. LÆRERE

Som lærere ved knallertundervisningen anvendes ungdomsskolelærere med faglige og pædagogiske forudsætninger. Det kan f.eks. være kørelærere,

polititjenestemænd, folkeskolelærere og andre med særlig interesse og forudsætning for knallertundervisningen. Under hensyn til knallertundervisningens særlige krav og indhold vil det normalt være en forudsætning, at ungdomsskolelæreren har gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Dette grundkursus omhandler en række faglige og pædagogiske emner, der har til formål at kvalificere læreren til selvstændigt at forestå knallertundervisningen i ungdomsskolen. Grundkursets emner er bl.a. lovgrundlag, læseplanen, hjælpemidler (herunder radiokommunikation), de evaluerende prøver, lektionsplanlægning og ungdomsskolen som arbejdsplads.

Grundkurset for lærere i obligatorisk knallertundervisning, der er godkendt af Rådet for Større Færdselssikkerhed, tilbydes efter behov. Kurserne arrangeres af Landsforeningen af Ungdomsskoleledere (L.U.) i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed. Efter behov kan supplerende lærerkurser tilbydes.

Henvendelse om kursusdeltagelse kan rettes til:

US-Centret
Dronningensgade 8A
5000 Odense C
Tlf.: 66 149 149
Fax: 66 128 124

4. UNDERVISNINGENS TILRETTELÆGGELSE

Undervisningen skal tilrettelægges således, at der i videst muligt omfang finder en vekselvirkning sted mellem teori og praksis. Der bør imidlertid ikke skelnes skarpt mellem teoretisk og praktisk undervisning, idet læreren må stilles ret frit i valget af undervisningsmetode og undervisningssituation. Tyngdepunktet i undervisningen må dog lægges på den praktiske indøvelse af manøvrerne, fordi knallertkørsel i sagens natur er en praktisk handling.

Eleverne bør modtage undervisningen så nær det 16. år som muligt, således at de hurtigst muligt efter undervisningens gennemførelse kan anvende de indlærte færdigheder. Øvelseskørsel på vej må tidligst finde sted 1 år før det fyldte 16. år. Det betyder - især for mindre kommuner - bedre muligheder for at tilrettelægge undervisningen med en rimelig holdstørrelse. Holdstørrelsen bør af pædagogiske og praktiske grunde ikke overstige 12 elever, da det f.eks. kan medføre nogle praktiske afviklingsvanskeligheder og besværliggøre en hensigtsmæssig vekselvirkning mellem teori og praksis.

Det bør i almindelighed tilstræbes, at elever, der tilmelder sig undervisningen i god tid, hvilket vil sige ca. 3-4 måneder før det fyldte 16. år, kan få mulighed for at gennemføre undervisningen og erhverve knallertbevis, når de fylder 16 år.

4.1 KLASSEUNDERVISNING

Den teoretiske undervisning på holdet skal først og fremmest lette elevernes indlæring af de praktiske færdigheder. Derfor skal undervisningen i størst muligt omfang tilrettelægges således, at eleverne præsenteres for den teoretiske side af et emne eller en manøvre kort før de praktiske øvelser i samme emne eller manøvre.

Det er ikke hensigten, at hvert enkelt emne skal udfylde en lektion. Nogle emner vil kræve lidt mere tid, f.eks. enemanoevrer og andre emner mindre tid, f.eks. højresving. Indenfor hvert hoved afsnit skal læreren endvidere afsætte passende tid til gennemgang af de tilhørende kursussemner og evaluerende prøver.

4.2 PRAKTISKE ØVELSER

Den praktiske undervisning indledes med øvelser på lukket område og fortsætter derefter med øvelser på vej. Al øvelseskørsel skal finde sted under vejledning og overvågning af læreren. Øvelseskørsel på offentlig vej må kun finde sted med højst 6 elever ad gangen pr. lærer. Læreren behøver ikke nødvendigvis at have øjenkontakt med eleverne hele tiden, idet anvendelse af radiokommunikationsudstyr vil betyde større sikkerhed under øvelseskørslen og samtidig indebære mulighed for et bedre undervisningsresultat.

Tilrettelæggelsen af den praktiske undervisning bør ske efter det princip, at eleverne hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse og desuden får lejlighed til repetition af foregående øvelser, således at indlærte færdigheder fæstnes og styrkes.

Øvelseskørsel på offentlig vej må ikke være til fare for færdselssikkerheden eller unødigt synke trafikken og må først finde sted, når eleven på det lukkede område har opnået tilstrækkelig sikkerhed i at køre knallerten.

Øvelseskørslen på offentlig vej er til dels afhængig af de lokale forhold og muligheder, men bør i størst muligt omfang følge den rækkefølge, som er fastlagt i læseplanens afsnit 5. Af hensyn til en mere detaljeret tilrettelæggelse af manøvrerne på vej bør læreren på forhånd have udvalgt og fastlagt passende øvelsesstrækninger.

En 1/3 af de unges knallertuheld sker i mørke. Mulighederne for at øve kørsel på vej i mørke - og evt. dårligt vejr - bør derfor indgå i tilrettelæggelsen af undervisningen.

Under al øvelseskørsel på offentlig vej skal eleverne bære en orange vest med hvide reflekser foran og bagpå.

Såfremt en elev under øvelseskørsel på offentlig vej er til fare for sig selv eller andre, bør ungdomsskolen i første række tilbyde supplerende undervisning på lukket område og/eller i klassen. Modtager eleven ikke et sådant tilbud, er det lærerens pligt at udelukke den pågældende fra øvelseskørsel på offentlig vej. Dette kan efter omstændighederne betyde, at eleven er fraværende fra undervisningen i mere end 3 lektioner, således at eleven ikke opnår mindst 21 lektioner og derfor ikke umiddelbart kan få udstedt knallertbevis.

4.3 UNDERVISNING AF SPECIALUNDERVISNINGSELEVER

Såfremt der tilmelder sig elever med behov for en særlig tilrettelagt undervisning, skal disse elever have mulighed herfor. Undervisningen skal tilrettelægges således, at der tages hensyn til elevens handicap eller specifikke behov. Elever der kan betegnes som specialundervisningselever, er f.eks.; elever med generelle indlæringsvanskeligheder, læse- og staveretarderede, døve og elever med fysiske- eller psykiske handicaps.

Af hensyn til det generelle ønske om at inddrage handicappede i flest mulige normale situationer, bør disse elever følge den normale undervisning. Kan dette ikke eller kun delvis lade sig gøre, må kommunen (ungdomsskolen) tilbyde specialundervisning enten ved en særlig tilrettelagt undervisning i ungdomsskolen, ved henvisning til en anden kommune (ungdomsskole) eller ved eneundervisningslektioner.

Læreren skal for at kunne gennemføre specialundervisning være kvalificeret hertil, hvilket normalt kræver et særligt kursus i hensyntagende specialundervisning eller lignende.

4.4 VEJLEDENDE FORSLAG TIL LEKTIONSOPDELING

Det nøjagtige indhold samt varigheden af de enkelte lektioner eller undervisningstimer i klasseundervisning og praktisk undervisning er overladt til lærerens skøn evt. efter samråd med ungdomsskolelederen. Der skal herunder bl.a. tages hensyn til lokaleforhold, mødetidspunkter og -dage for holdet, lektionslængder, hjælpemidler, kommunens størrelse og antallet af hold til afvikling i løbet af året. Under normale forhold bør holdet ikke overstige 12 elever – først og fremmest af hensyn til sammenhængen mellem teori og praksis. Vælger man denne holdstørrelse, kan det anbefales at være 2 lærere til den praktiske undervisning på vej. (Dette bør også overvejes ved kørsel på lukket område). Herved kan hele holdet køretræne samtidig, og man kan hurtigere komme videre til efterfølgende emner og manøvrer i undervisningsforløbet.

De følgende 2 eksempler på et standardprogram skal alene opfattes som forslag, der kan danne grundlag for lærerens egen planlægning.

EKSEMPEL 1

Læseplanens 24 lektioner fordeles med 10 teorilektioner, 4 lektioner på lukket øvelsesområde og 10 lektioner i øvelser på vej.

Hoved afsnit	Emne/ manøvre	Kursus- emne	Lektioner		Ugedag/ tid	Lek. ialt
			Klasseuv.	Praktisk uv.		
A	1	A1	1/2	-	Onsdag	3
	2	A2	1	1 1/2	18.00-20.45	
			1/2	2 1/2	Lørdag 10.00-12.45	
	3	A3	1 1/2	1 1/2	Onsdag 17.00-19.45	3
	Eval. prøve A					
B	4	B1	1	2	Onsdag 18.00-20.45	3
	5	B2	1/2	1/2	Onsdag 18.00-20.45	3
6	1		1			
	Eval. prøve B					
C	7		1	1 1/2	Lørdag 10.00-12.45	3
	8		1/2	-		
			1	2	Lørdag 10.00-12.45	3
	9	C1	1 1/2	1 1/2	Onsdag 17.00-19.45	3
	Eval. prøve C					
Ialt:			10	14		24

Forløbet kan som anført gennemføres over 8 mødegange af 3 lektioner lig med 24 elevtimer. (Ugedage og tider er blot vist som vejledende eksempler).

Hvis holdet er på 6 elever, kan een lærer umiddelbart gennemføre forløbet som vist.

Hvis holdet er på mere end 6 elever - fra 7 til 12 elever - skal læreren huske at fordoble antallet af praktiklektioner på vej, idet den enkelte lærer kun må have opsyn med højst 6 elever ad gangen, når der køretrænes på vej. (Jvf. Trafikministeriets bekendtgørelse).

EKSEMPEL 2

Læseplanens 24 lektioner fordeles med 12 teorilektioner, 4 lektioner på lukket øvelsesområde og 8 lektioner i øvelser på vej. I dette eksempel er valgt en hurtigere tidsmæssig afvikling af holdet, idet "hele" lørdage og søndage er medtaget til undervisningsforløbet.

Hoved afsnit	Emne/ manøvre	Kursus- emne	Lektioner		Ugedag/ tid	Lek. ialt
			Klasseuv.	Praktisk uv.		
A	1	A1	1	-	Lørdag 09.00- 15.25	7
	2	A2	2	4		
	3	A3	1 1/2	2	Tirsdag 18.30- 21.40	3 1/2
	Eval. prøve A					
B	4	B1	2	1 1/2	Lørdag 09.00- 15.25	7
	5	B2	1/2	1/2		
	6		1 1/2	1		
	Eval. prøve B					
C	7	C1	1	1 1/2	Søndag 09.00- 15.00	6 1/2
	8		1	1 1/2		
	9		1 1/2	-		
	Eval. prøve C					
Ialt:			12	12		24

For begge eksempler gælder, at det vil være hensigtsmæssigt at placere en eller flere mødegange, når det er mærkt. Undervisningen må ikke tilrettelægges i folkeskolens normale undervisningstid, d.v.s. mandag til fredag fra kl. 08.00 - ca. 15.00.

Det skal bemærkes, at antallet af lærertimer forøges tilsvarende med antallet af lektioner i øvelser på vej, hvis holdet er på flere end 6 elever. Elevens timetal skal være 24 undervisningstimer.

5. LÆSEPLAN OG BEMÆRKNINGER HERTIL

Læseplanen angiver 9 emner. Indenfor disse emner er der nærmere angivet nogle delemner, som skal gennemgås. Det skal tilstræbes, at undervisningen gennemføres, så eleverne hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre. Dette svarer til den anførte rækkefølge i læseplanen.

Til hvert af de 3 hovedafsnit hører nogle kursusemner som frit kan placeres indenfor hvert hovedafsnit. Hertil kommer efter hvert hovedafsnit en evaluerende prøve jvf. afsnit 6.

Generelt gælder, at der i videst muligt omfang skal veksles mellem klasseundervisning (teori) og praktisk undervisning. Hver manøvre tager udgangspunkt i uheldsstatistik for 16-17 årige knallertkørere. Hensigten hermed er bl.a. at give læreren mulighed for ved den tidsmæssige tilrettelæggelse af undervisningsforløbet at vægte både emner og delemler efter de hyppigste uheldsmodparter.

Læseplanens stofområde er bindende og skal som hovedregel gennemgås i sin helhed, idet der kan forekomme evaluerende prøvespørgsmål i hele stofområdet. Når der i læseplanen anvendes udtryk som "omtales", er der dog tale om stof, som ikke nødvendigvis kræver egentlig gennemgang - i mange tilfælde vil eleverne selv kunne arbejde med dette stof, evt. hjemme.

Efter hvert af læseplanens 9 emner er anført nogle uddybende bemærkninger(undervisningsvejledning), der knytter an til det pågældende emne.

A. INDLEDENDE MANØVRER M.V.

5.1. RISIKOEN VED KNALLERTKØRSEL

Teori, der gennemgås:

5.1.1. Formål og indhold

Eleverne orienteres kort om knallertundervisningens formål, indhold og aktuelle forløb.

5.1.2. Uheldsrisiko

- De 16-18 årige knallertkøreres særlige uheldsrisiko.
- Knallertkørere er særligt udsatte for alvorlige skader, når der sker uheld.

5.1.3. Personligt sikkerhedsudstyr

- Kravet om at bruge styrhjelme og anbefaling af personligt sikkerhedsudstyr.
- Almindelige styrhjelme af forskellige typer demonstreres.

BEMÆRKNINGER

Eleverne skal indledningsvis have orientering om knallertkursets forløb. Herunder præciseres det, at undervisningen bygger på skolernes færdselsundervisning og peger frem mod køreuddannelsen til bil og motorcykel.

ad 5.1.1.: Det nævnes, at eleverne er pligtige at deltage i mindst 21 af kursets 24 timer, at de skal gennemføre de evaluerende prøver samt om opnåelse af knallertbevis.

ad 5.1.2.: Der tages udgangspunkt i statistik om uheldsrisikoen hos forskellige aldersgrupper og uheldsrisikoen ved motoriserede tohjulede. Herunder fremhæves det, at knallerten pr. kørt kilometer er et af de farligste køretøjer

Aldersgrænsen for knallertkørere og kravet om undervisning begrundes.

De hyppigste personskader og de hyppigste modparter, der indebærer særlig risiko for alvorlig skade og død, omtales.

ad 5.1.3.: Vigtigheden af spændt hagerem understreges.

5.2. ENEMANØVRER

Teori, der gennemgås:

5.2.1. Knallertens indretning og udstyr

- Forhold vedrørende knallertens konstruktion, køreegenskaber, lovpligtige udstyr og vedligeholdelse af betydning for sikkerheden.
- Ejerens og brugerens ansvar for knallerten.
- Kontrol af knallertens vigtigste sikkerhedsudstyr demonstreres.

5.2.2. Fart og styring m.m.

- Grundlæggende naturlove for fart og styring med vægt på friktionen under skiftende vej- og vejrforhold. Begreber som bremsning reaktionstid og standselængde ligesom tendensen til at styre hen imod det, man ser på.
- Korrekt kørestilling.
- Advarselstavlerne for glat vej, ujævn vej, vejsving, bump og vejarbejde.
- Begrebet bevægelsesenergi i forhold til hastighed og hastighedsforøgelse.
- Færdselslovens almindelige regler om hastighed.
- Forbudet mod at køre med passager og reglerne om belæsning.

PRAKTIK TIL 5.2.:

Eleverne bør have kendskab til, hvordan man betjener knallerter af forskellige typer både med og uden gearbetjening. Der øves:

- Igangsætning og standsning samt bremseteknik.
- Styreteknik.
- Kombineret bremse- og styreteknik, og elementære undvigemanøvrer. Der lægges særlig vægt på at undgå samtidig styring og bremsning.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om ulykkeligheder, der er en af de hyppigste ulykkestyper. De ydre omstændigheder omtales: Ulykkelighederne sker ofte på lige vej. Føreren har typisk begået fejl i forbindelse med fart, bremsning eller styring. Ulykkeligheder er overrepræsenteret i mørke og i weekends - ofte er føreren alkoholpåvirket.

De praktiske øvelser i forbindelse med enemanøvrer skal henlægges til et lukket øvelsesområde (manøvrebane), der ikke er omfattet af færdselslovens bestemmelser.

ad 5.2.1.: Knallertens sikkerhedsudstyr gennemgås bl.a. med støtte i dele af udstyrsbekendtgørelsen og detailforskrifterne.

ad 5.2.2.: Hastighedsgrænsen for knallerter begrundes, og der advares mod konstruktive ændringer.

5.3. DE FØRSTE MANØVRER PÅ VEJ

Teori, der gennemgås:

5.3.1. Knallertens plads på vejen

- Knallertens korrekte placering på kørebanen.
- Knallert skal føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.
- Advarselstavlen farlig rabat, tavler og afmærkning for cykelsti, delt sti, fællessti, dobbeltrettet cykelsti, dobbeltrettet cykelsti ophører, vejledning for cyklister, rutenummer for stier samt cykel forbudt og knallert forbudt.
- Afmærkning for kantlinier, cykelsymboler og cykelfelter.
- Der omtales tavler for motorvej og motortrafikvej, hvor knallert ikke er tilladt.

5.3.2. Start fra vejens kant

- Brugen af forlygte og evt. kørellys.
- Vigtigheden af orientering bagud, inden man begynder at køre præciseres.
- Det understreges, at man ikke må begynde at køre før, der er fri bane.

5.3.3. Standsning i vejens kant

- Det omtales, at det er vigtigt at se bagud, når man vil standse eller hurtigt nedsætte hastigheden, og det fremhæves, at tegngivning er vigtig før sådan en manøvre.

5.3.4. Forbikørsel

- Vanskeligheden ved at vurdere, om en bil holder stille eller kører.
- Problemerne ved at opdage en parkeret bil og passage af den.
- Særlige regler om forbikørsel af busser og skolebusser.

5.3.5. U-vending

- Risikoen for at blive påkørt bagfra under vending.

PRAKTIK TIL 5.3.:

Indledningsvis øves korrekt igangsætning fra højre vejkant og korrekt placering på kørebanen. Der øves:

- Så vidt muligt placering på forskelligt forekommende vej- og stityper med ringe færdsel.
- Korrekt tegngivning for stop med forudgående orientering.
- Forbikørsel af holdende biler under forskellige forhold.

BEMÆRKNINGER:

Indledningsvis gennemgås knallertens korrekte placering på kørebanen. Herefter tages der udgangspunkt i uheld under forbikørsel og uheld under U-vending. Forbikørselsuheld sker ofte i områder med lav bebyggelse. Mørke og dårligt vejr er faktorer ved nogle uheld. Ofte er føreren alkoholpåvirket, og uheldene medfører ofte alvorlige personskader. Uheldene sker overvejende ved påkørsel af bil, der er parkeret i vejens højre side. Nogle uheld sker ved påkørsel af gående, som står stille på kørebanen. Enkelte uheld sker, når personer stiger ud af biler, herunder busser.

ad 5.3.2.: Reglen om at anvende lys hele døgnet begrundes.

ad 5.3.4.: Problemerne ved at opdage en parkeret bil kan f.eks. opstå p.g.a. mørke, utilstrækkelig eller defekt forlygte, dårligt vejr f.eks. regn og tåge samt uopmærksomhed.

Det omtales, at man må lægge mærke til, om der er personer i eller ved en holdende bil samt vurdere disse personers hensigt. Forbikørsel af busser og skolebusser indebærer bl.a. risikoforhold, hvor personer stiger af eller på, når knallert kører højre om holdende bus m.v.

Der omtales værdien af god øjenbeskyttelse (visir).

ad 5.3.5.: Det omtales, at man skal finde et egnet sted til vending og, at kritisk vurdering af forfra- og især bagfrakommende - er vigtig.

B. MANØVRER I VEJKRYDS

5.4. KRYDSNING (Ligeudkørsel i kryds)

Teori, der gennemgås:

5.4.1. Vurdering af kryds

- Indledningsvis orienteres om nogle muligheder for at opdage kryds i tide.
- Risikoen i kryds med god, mindre god og dårlig oversigt, omtales.

5.4.2. Placering før kryds

- Hastighed under fremkørsel mod kryds og reglerne om knallertens placering ved ligeudkørsel i kryds.
- Afmærkning med vognbanepile med og uden cykelsymbolet.

5.4.3. Blinde vinkler

- Forskellige orienteringsvilkår for person-, vare- og lastbiler.
- Hensigtsmæssig placering, så eleverne bliver set af bilisterne (evt. demonstreres).
- De særlige problemer med bagfrakommende, der vil svinge til højre, når cykelsti - hvor knallert skal køre - er ført helt frem til krydset.

5.4.4. Når knallert skal holde tilbage

- Regler om vigepligt i kryds, hvor knallert skal holde tilbage; højrevigepligt, ubetinget vigepligt, fuldt stop samt signalregulerede kryds.
- Vigepligtstavler for ubetinget vigepligt og stop ved vejkryds med tilhørende kørebaneafmærkning, almindeligt lyssignal og særligt cyklistsignal.
- Kryds med "unormale vigepligtsforhold", hvor knallert skal holde tilbage, og der gøres opmærksom på de særlige krydsningsvanskeligheder, som kan opstå ved dobbeltrettede cykelstier og cykelfelter.

5.4.5. Fart- og afstandsbedømmelse

- Vanskelighederne ved at bedømme fart og afstand af kørende, der kommer på tværs i krydset. De vigtigste køretøjstypers fartegenskaber omtales.

- Risikoen ved helt at overse en modpart.

5.4.6. Når de andre skal holde tilbage

- Man kan ikke altid gå ud fra, at vigepligtige modparter holder tilbage. Dette gælder især for kørende fra højre og modkørende bilister, som svinger til venstre i kryds.
- Nogle muligheder for at vurdere modparterens hensigt, før man beslutter om det er sikkert at fortsætte.
- Advarselstavle for farligt vejkryds ("brolæggerjomfruen").
- De særlige krydsningsproblemer der opstår, når knallert kører på dobbeltrettet cykelsti. Herunder især tendensen hos højresvingende bilister fra sidevej til at overse knallert, der kører ligeud.

5.4.7. Når gående krydser m.m.

- Regler om kørsel ved fodgængerfelt.
- Risikoen for at fodgængere ofte krydser kørebanen udenfor kryds. Især nævnes småbørns og ældres vanskeligheder ved at bedømme knallertens fart og afstand.
- Advarselstavle, tavle og afmærkning for fodgængerfelt samt advarselstavle for børn.
- Advarselstavler og afmærkning for jernbaneoverkørsel med og uden bomme samt undertavlen Se efter tog.
- Det omtales, at der skal udvises særligt hensyn overfor handicappede.

PRAKTIK TIL 5.4.:

Der øves:

- Ligeudkørsel i kryds så vidt muligt alle almindeligt forekommende typer; højrevigepligt, ubetinget vigepligt, fuldt stop og signalkryds. Dette øves indledningsvis i lette og ukomplicerede kryds med ringe færdsel for senere i forløbet at fortsætte i vanskeligere kryds med nogen færdsel.
- Krydsning, hvor andre skal holde tilbage, herunder om muligt ved kørsel på dobbeltrettet cykelsti.
- Krydsning af gående i fodgængerfelter og om muligt krydsning af jernbaneoverkørsler.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om krydsningsuheld, herunder uheld med højresvingende biler bagfra. De ydre omstændigheder omtales. Uheldene sker typisk i områder med tæt, høj bebyggelse eller i villakvarterer.

Krydsning er klart den hyppigste af alle uheldstyper for knallertkørere. Modparterne kommer hyppigst fra højre. Næsthypigst kommer modparterne fra venstre. Trediehyppigst er modparterne forfra der overvejende er venstresvingende (som efter reglerne burde holde tilbage for knallertkøreren). Lige så hyppig er modparterne bagfra, der svinger til højre og kolliderer med ligeudkørende knallerter.

Nogle af uheldene skyldes køretøjer (cykler og knallerter o.s.v.), der svinger til venstre foran ligeudkørende knallerter. Enkelte af uheldene i kryds har fodgænger som modpart. De fleste krydsningsuheld med fodgængere sker dog uden for kryds. Enkelte krydsningsuheld sker med dyr og i jernbaneoverskæringer. Der er i

øvrigt sammenhæng mellem arten af krydsningsuheld og reguleringer (signal, vigepligt) i krydset.

ad 5.4.3.: Det understreges, at mange uheld i kryds skyldes mangelfuld orientering hos bilister, der svinger til højre bagfra.

Der omtales nogle muligheder for at forudsige, om bilister har til hensigt at svinge til højre foran ligeudkørende knallert.

Det omtales, at cyklister og knallertkørere pludselig kan finde på at svinge til venstre foran ligeudkørende knallert i kryds uden at orientere sig eller give tegn.

5.5. HØJRESVING

Teori, der gennemgås:

5.5.1. Placering ved højresving

- Regler om knallerts placering ved højresving, om orientering og tegngivning ved højresving og om gennemførelse af højresving.
- Tavlen højresving forbudt, tavler for påbudt kørselsretning og påbudt højresving samt pilsignaler.

5.5.2. Hastighed under højresving

- Det omtales, at hastigheden under højresving skal være passende lav.

5.5.3. Vigepligtsforhold

- Vigtigheden af at bedømme vigepligtsforholdene i kryds før højresving.
- Vigtigheden af at bedømme om kørende fra venstre overholder deres eventuelle vigepligt.

5.5.4. Cyklister og fodgængere

- Man skal se efter fodgængere, der er på vej ud i fodgængerfeltet eller på vej over kørebanen til højre i krydset.
- Man skal være opmærksom på fejl, der begås af fodgængere, der går ud i fodgængerfeltet for rødt lys - eller cyklister, der benytter fodgængerfelt som "genvej".

5.5.5. Kørsel i rundkørsel

- Regler om kørsel i rundkørsel.
- Advarselstavlen for rundkørsel samt tavlen påbudt kørselsretning i rundkørsel.
- Man har ubetinget vigepligt, når man kører ind i rundkørsel.
- Særlig opmærksomhed på biler - især lastbiler - der forlader rundkørslen (svinger til højre), når knallerten fortsætter "ligeud".

PRAKTIK TIL 5.5.

Der øves:

- Højresving i kryds af så vidt muligt alle almindeligt forekommende typer (fire-benede, T- og Y-kryds).
- Om muligt kørsel i rundkørsel.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om højresvingsuheld, og de ydre omstændigheder omtales: De fleste uheld sker ved kollision med modparter fra højre, der kører ligeud. Ved nogle uheld er modparten ligeudkørende fra venstre, modkørende eller fodgænger, der krydser kørebanen i forbindelse med krydset.

ad 5.5.2.: Ved passende lav hastighed under højresving undgår man at komme over i venstre side af kørebanen.

Der advares mod overfladisk og ukritisk orientering til venstre og for høj fart ved højresving især ved udkørsel fra parkeringspladser, udkørsler fra ejendomme og lignende.

ad 5.5.4.: Der advares mod at anvende fortovt til højresving f.eks. ved rødt lyssignal i krydset.

ad 5.5.5.: Risikoen ved at "skyde genvej" tværs igennem rundkørslen omtales.

Det omtales, at man skal være særlig opmærksom på fodgængere ved kørsel ind i - og ud af - rundkørsel.

5.6. VENSTRESVING

Teori, der gennemgås:

5.6.1. Placering ved venstresving

- Regler om knallertkørerens orientering, tegngivning og placering ved venstresving og regler om gennemførelse af venstresving.
- Tavler for venstresving forbudt og vending forbudt, tavler for påbudt venstresving og påbudt kørselsretning, vognbanepile og cykelfelter på kørebanen samt pilsignaler.

5.6.2. Når knallert har vigepligt

- Vigtigheden af at bedømme vigepligtsforholdene i kryds før venstresving.
- Forinden fremkørsel i ny retning fra krydsets fjerneste højre hjørne skal eleverne vurdere om vigepligtige modparter holder tilbage.

5.6.3. Når knallert ikke har vigepligt

- Vigtigheden af kritisk vurdering af forholdene i kryds inden man beslutter sig til at svinge - eller blive holdende ved det fjerneste højre hjørne.
- Vanskelighederne ved at bedømme forfra- og bagfrakommendes fart og afstand samt risikoen for helt at overse en modpart.

PRAKTIK TIL 5.6.

Der øves:

- Venstresving i kryds af såvidt muligt alle almindeligt forekommende typer; fire-benede-, T- og Y-kryds etc., hvor alle typer vigepligt forekommer.
- Efter forholdene øves tillige venstresving, der indebærer særlige placerings- og orienteringsvanskeligheder.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om venstresvingsuheld, der er den næsthøypigste. De ydre omstændigheder omtales: En trediedel af uheldene sker med modpart fra venstre. En trediedel af uheldene sker med modpart bagfra - typisk ligeudkørende bil. Knap en fjerdedel af uheldene sker med modpart forfra. Reguleringen i krydset har indflydelse på uheldstypen.

ad 5.6.3.: Der advares mod evt. utålmodighed, fordi der hele tiden kommer forfra- og bagfrakommende, man skal holde tilbage for. Risikoen ved manglende eller overfladisk orientering bagud inden venstresving omtales, ligesom der advares mod at "skære" venstresvinget.

Den særlige risiko i lysregulerede kryds omtales, herunder kryds med pilsignaler. Det bør understreges, at det sikreste er at afvente grønt lys i den nye retning inden venstresving fuldføres, hvis det er muligt.

C. AFSLUTTENDE MANØVRER PÅ VEJ

5.7. MØDE OG OVERHALING

Teori, der gennemgås:

5.7.1. Møde med kørende

- Regler om møde med kørende og gående.
- Advarselstavler for modkørende færdsel, indsnævret kørebane og tavler om forbud mod indkørsel, ensretning, hold tilbage for modkørende og modkørende skal holde tilbage.

5.7.2. Mødetaktik

- Ved hjælp af lys, farve og lign. bør man gøre sig synlig for mødende modparter.
- De særlige problemer ved møde i mørke.
- Særlige problemer ved kørsel på forskellige typer stier.

5.7.3. Overhaling af kørende

- Regler for overhaling af kørende og gående.

5.7.4. Møde og overhaling af gående

- Den særlige risiko ved møde og overhaling af gående i vejens højre side eller på stier.

PRAKTIK TIL 5.7.

Der øves:

- Kørsel på vej, gade og forskellige stityper med mødende færdsel.
- Overhaling af kørende og gående. Især øves overhaling på smalle veje, cykelstier, fællessti og dobbeltrettede cykelstier.
- Om muligt møde og overhaling i mørke.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om møde- og overhalingsuheld, og de ydre omstændigheder omtales:

Ved mødeuheld er der en vis overvægt i mørke og weekends. Uheldene sker ofte på landevej med bil som modpart og indebærer da særlig stor risiko for alvorlig skade og død. Ved en del af uheldene er modparten en anden knallert eller cykel, og i enkelte tilfælde modgående fodgængere.

Overhalingsuheldene sker typisk ved overhaling af et andet køretøj f.eks. cykel. En del af uheldene sker, når knallert overhaler gående. I enkelte uheld er der indblandet en tredje modpart f.eks. en modkørende bil.

ad 5.7.1.: Det understreges, at mange mødeuheld skyldes, at knallerten er placeret for langt til venstre på kørebanen eller stien især i mørke.

ad 5.7.2.: Det omtales, at man skal undlade at se for længe direkte på den modkørende for derved at modvirke tendensen til at styre i retning af den modkørende. Det omtales videre, at man skal være opmærksom på vejforhold, der kan bevirke, at modkørende kommer over vejens eller stiens midte.

ad 5.7.3.: Det omtales, at orientering bagud er nødvendig og, at man skal være opmærksom på om dem, der overhales ikke trækker til siden (slingrer) eller svinger uden at give tegn, f.eks. cyklister. Ved overhaling af biler er der anledning til at repetere blinde vinkler. Det omtales også, at der er særlig risiko for mødeuheld under overhaling. Og det omtales, at man skal sikre sig en fornuftig afstand før, man trækker ind foran den, der bliver overhalet.

ad 5.7.4.: I den forbindelse er der anledning til at repetere betydningen af forlygten.

5.8. KØRSEL I TÆT OG BLANDET FÆRDSEL

Teori, der gennemgås:

5.8.1. Kørsel side om side

- Særlige problemer ved kørsel side om side.
- Advarselstavlen for sidevind og afmærkning for busbane.
- Vigtigheden af orientering bagud, inden man ændrer placering i sideretningen.
- Forbudet mod, og risikoen ved, at knallert kører ved siden af andre eller trækker andre køretøjer.

5.8.2. Kørsel efter andre

- Reglerne om afstand til forankørende omtales, herunder at en sikker afstand i køretid bør være mindst 2 sekunder.

5.8.3. Kørsel foran andre

- Man må følge med i, om der er bagvedkørende - og om de har til hensigt at overhale.
- Pligten til at lette overhaling for andre ved at holde til højre, evt. også ved at nedsætte farten.
- Den særlige risiko for at blive påkørt bagfra i mørke og nødvendigheden af god baglygte og reflekser fremhæves.

5.8.4. Kørsel i trafiksanerede områder

- Regler om kørsel i trafiksanerede områder.

- Tavler for område med fartdæmpning, område med fartdæmpning ophører, kørsel i begge retninger forbudt, gågade, ophør af gågade, opholds- og legeområde og ophør af opholds- og legeområde samt undertavler, der tillader, forbyder eller begrænser kørsel med knallert.

PRAKTIK TIL 5.8.

Der øves:

- Kørsel i tættere trafik.
- Kørsel på gader og veje, hvor man overhales af bagfrakommende køretøjer.
- Kørsel i trafiksanerede områder og typiske boligområder.

Afsluttende øvelseskørsel:

Der fortsættes efterfølgende med øvelser på vej efter elevernes behov. Dette giver anledning til at repetere tidligere indlærte manøvrer - nu i tættere eller tæt trafik. Til slut er der anledning til at gennemføre manøvrer, der frembyder særlige vanskeligheder.

BEMÆRKNINGER:

Der tages udgangspunkt i statistik om uheld ved kørsel side om side og ved kørsel foran og efter hinanden. Det nævnes også indledningsvis, at der er risiko for forskellige typer uheld ved kørsel i trafiksanerede områder.

Ved uheld side om side sker en del af uheldene ved "trængning" fra venstre og højre side. Enkelte uheld sker ved bil, der begynder at køre (starter fra kantsten eller lign.) eller vender foran knallert.

Ved følge-med-uheld, hvor knallerten kører foran eller efter et andet køretøj, sker halvdelen af uheldene ved, at en knallert kolliderer med et forankørende køretøj, der kører langsommere, bremses op eller standser, eventuelt for at svinge. Den anden halvdel af uheldene sker ved, at en knallert bliver påkørt bagfra - ofte af et overhalende køretøj.

Uheldstyperne forekommer ofte i tæt trafik og i områder med tæt og høj bebyggelse.

ad 5.8.1.: Særlige problemer kan være, at biler begynder at køre eller vende fra højre kant af vejen.

Det omtales, at der er risiko for svinger ved skift mellem sidevind og læ, når store køretøjer passerer. Og tendensen til slingrende ustabil kørsel hos andre tohjulede modparter, f.eks. cyklister på vej op ad bakke.

Det omtales, at man skal undlade at klemme sig ind imellem andre køretøjer, især hvis de kører i række.

ad 5.8.2.: Det understreges, at man skal være opmærksom på vejforhold, forhindringer eller lignende, der længere fremme kan nødvendiggøre en ændring af de forankørendes hastighed eller placering.

ad 5.8.3.: Det omtales, at det er en fordel at kunne høre bagfrakommende i tide, og støj fra knallerten kan gøre det vanskeligere at blive opmærksom på overhalende.

Det nævnes, at der er fordele ved at anvende et spejl i venstre side. Det understreges, at man ikke derved undgår en blind vinkel.

Risikoen for at knallerter overhales "tæt" af andre fremhæves, idet vindtrykket især fra store lastbiler kan give problemer med knallertens stabilitet.

ad 5.8.4.: Det omtales, at man skal være særlig opmærksom på gående og legende børn og, at det ikke kan forventes at disse er opmærksomme på knallerten. Det understreges, at man ikke må fortsætte kørslen førend de, der opholder sig på vejen, har set knallerten og givet plads for den.

Det omtales, at man skal være opmærksom på bump og andre fartdæmpende foranstaltninger.

Det omtales, at knallertkørere skal holde tilbage for gående ved passage af gågader.

Og det omtales, at man har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra opholds- og legeområde og gågade.

5.9. INDEN DU SELV KØRER

Teori, der gennemgås:

5.9.1. Forsikring

- Kravet om ansvarsforsikring.

5.9.2. Udlån og tyveri

- Regler om udlån af knallerten.
- Pligten til at sikre knallerten mod tyveri (med lås).

5.9.3. Knallertbeviset

- Der gives afslutningsvis orientering om knallertbeviset, herunder at knallertbeviset skal medbringes under knallertkørsel af 16 og 17 årige.

BEMÆRKNINGER:

Der gennemgås til sidst nogle generelle emner, som har betydning for knallertkørere og, som samtidig kan danne afrunding af undervisningen. Emnerne kan efter lærerens skøn bringes i relation til den gennemførte undervisning, og eleverne bør gives mulighed for at øge forståelsen for færdselsuhedsproblematikken gennem diskussion og samtale.

Den afsluttende del af undervisningen skal endvidere orientere eleverne om, hvorledes de skal forholde sig med henblik på modtagelse af knallertbevis m.m.

ad 5.9.1.: Der gives nogle eksempler på økonomiske konsekvenser af knallertuheld.

ad 5.9.2.: Der advares mod ukritisk udlån af knallerten til personer, der mangler kendskab eller forudsætninger for at køre på knallert.

ad 5.9.3.: Eleverne orienteres endvidere om hvor, hvordan og hvornår de efter gennemførelsen af undervisningen med et tilfredsstillende resultat kan få udleveret knallertbevis.

KURSUSEMNER

Til hvert af de 3 hovedafsnit A, B og C, hører yderligere nogle kursusemner, som bør gennemgås i tilslutning til de pågældende hovedafsnit:

Formålet med kursusemnerne er at give læreren mulighed for bredt at orientere eleverne om nogle generelle forhold, som ikke umiddelbart kan føres hen til et enkelt emne eller en manøvre. Hensigten er, at kursusemnerne skal bidrage til diskussion og debat blandt eleverne indbyrdes og med læreren således, at elevernes viden og holdninger om risikoforhold og færdselsproblemer påvirkes i en hensigtsmæssig retning.

Kursusemnerne er:

Til A: (Indledende manøvrer m.v.)

- Unges adfærd i trafikken, herunder unges forhold og indstilling til fart og mekanik.
- Unges forståelse for færdselsreglerne og overholdelse af love.
- Unges alkoholvaner, herunder færdselslovens regler om alkohol og medicin.

Til B: (Manøvrer i vejkryds)

- Unges forståelse for konsekvenserne af deres handlinger.
- Ungdomsdrømme og sprogbrug mellem de unge.

Til C: (Afsluttende manøvrer på vej)

- Unges forhold og indstilling til politiets arbejde.

BEMÆRKNINGER:

Læreren kan efter eget skøn vælge at gennemgå de pågældende kursusemner, når det findes påkrævet eller ønskeligt i undervisningsforløbet. Det kan ske, hvis eleverne - eller læreren - lægger op til en mere generel og holdningspræget diskussion, som udspringer af emner fra læseplanen.

Til støtte for lærerens og elevernes debat og diskussion har Rådet for Større Færdselssikkerhed udarbejdet et særligt materiale.

6. EVALUERING

Teoristoffet inddeles i de tre hovedafsnit: A, B, C, omfattende henholdsvis emnerne 1-3, 4-6 og 7-9 - og kursusemnerne.

Efter gennemgangen af hvert hovedafsnit foretages en vurdering af elevernes forståelse af stoffet. Vurderingen har form af en kortvarig videoprøve (5 - 10 minutter), hvor der skal anvendes de materialer, der er udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed. Mundtlig overhøring bør anvendes, hvis en elev har særlige vanskeligheder.

Besvarelsenerne giver læreren mulighed for at bedømme elevernes standpunkt og evt. sætte ind med repetition af stoffet enten på holdet som helhed eller enkelte elever (dog inden for de 24 lektioner).

Hvis en elev ved en prøve viser manglende forståelse af væsentlige stofområder, bør læreren således i første række søge at bibringe eleven denne forståelse f.eks. ved at uddybe vanskelige afsnit og lade eleven repetere stoffet. En efterfølgende kontrol af elevens viden kan ske ved en overhøring.

Om afholdelse og vurdering af de evaluerende prøver er der udfærdiget en særlig vejledning fra Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Det bør tilstræbes, at samtlige elever på et hold får et sådant udbytte af undervisningen, at der ved kursets afslutning kan gives meddelelse til elevens bopælskommune om, at den pågældende har deltaget i undervisningen med tilfredsstillende resultat. (Vejledningen fra Rådet for Større Færdselssikkerhed angiver nærmere bl.a., hvad der skal forstås ved et "tilfredsstillende resultat").

Denne meddelelse gives dog ikke, når:

- A) en elev ved prøverne har vist en mangelfuld forståelse af centrale stofområder og ikke i løbet af den efterfølgende del af kurset har indhentet denne viden.
- B) en elev har været fraværende fra undervisningen i mere end 3 lektioner.

Der skal ikke gennemføres andre former for prøver, som kan medføre, at elever, der har gennemført undervisningen med et tilfredsstillende resultat, ikke kan få udstedt knallertbevis.

Har en elev været borte fra undervisningen, må manglende undervisningsafsnit indhentes ved deltagelse i de pågældende lektioner (emner) i et senere eller sideløbende kursus. Eleven behøver ikke at påbegynde et nyt 24-timers undervisningsforløb.

7. UNDERVISNINGSFACILITETER OG HJÆLPEMIDLER

For at sikre en effektiv undervisning må ungdomsskolen råde over et egnet undervisningslokale til klasseundervisning. I umiddelbar nærhed heraf bør der forefindes et lukket øvelsesområde til indøvelse af de indledende manøvrer i køretøjsbeherskelse.

Undervisningslokalet og det lukkede øvelsesområde bør endvidere have en sådan beliggenhed, at det uden større vanskeligheder kan danne overgang til de efterfølgende manøvrer og øvelser på offentlig vej. (Det kan oplyses, at kørelærerforeninger m.fl. rundt om i landet råder over manøvrebaner og teorilokaler, som kan være velegnede til formålet. Det kan derfor anbefales, at man evt. overvejer mulighederne for at søge brug af disse faciliteter).

7.1. UNDERVISNINGSLOKALET

Undervisningslokalet må have en sådan størrelse og indretning, at det kan fungere hensigtsmæssigt for det normale antal elever på holdet. Endvidere skal indretningen tillade anvendelse af almindeligt AV-udstyr, herunder lysbilledapparat og TV/video.

I forbindelse med undervisningslokalet skal der være aflåseligt depot eller skabsplads til de undervisningsmidler og -materialer, der anvendes i klasseundervisningen.

7.2. DET LUKKEDE ØVELSESOMRÅDE

Ungdomsskolen skal have adgang til et lukket øvelsesområde, hvor der er mulighed for at øve igangsætning, standsning, bremseteknik, styreteknik og elementære undvigemanøvrer på asfalteret belægning. Om muligt bør en del af øvelsesområdet have belægning med lavere friktion, f.eks. grusbelægning.

For at sikre en hensigtsmæssig og effektiv afvikling af de praktiske øvelser i køretøjsbeherskelse, skal det lukkede øvelsesområde være plant og have en sådan størrelse at alle elever på holdet kan køretræne samtidig under realistiske forhold. Bestemmende for øvelsesområdets længde er bl.a., at eleverne under bremse- og undvigemanøvrer kan nå op på en hastighed af 30 km/t. Det vil erfaringsmæssigt kræve et øvelsesområde af ca. 100 meters længde og ca. 40 meters bredde. Det lukkede øvelsesområde kan være anlagt permanent, eller det kan indrettes midlertidigt på et areal, der anvendes til andre formål, f.eks. skolegård eller parkeringsplads. Når området anvendes til undervisning, skal det være forsvarligt afspærret, således at der ikke er adgang til området for den almindelige færdsel (hverken kørende eller gående), d.v.s. at området ikke må være omfattet af færdselslovens regler. I den forbindelse gælder tillige, at der på området ikke må befinde sig parkerede køretøjer, som er undervisningen uvedkommende.

Et permanent øvelsesområde rummer praktiske fordele, idet det ikke er nødvendigt at fjerne kegler og anden afmærkning mellem undervisningslektionerne.

I umiddelbar nærhed af det lukkede øvelsesområde skal der være aflåseligt depot for køretøjer og øvrigt materiel, der anvendes i undervisningen.

7.3. UDSTYR TIL KLASSEUNDERVISNING

Til den teoretiske undervisning anskaffer ungdomsskolen selv egnede undervisningsmidler i form af f.eks. bøger, arbejdshæfter, transparenter, dias, film, videofilm samt det nødvendige AV-udstyr.

Til rådighed for læreren skal der herudover være relevante love, bekendtgørelser og cirkulærer til stede f.eks. færdselsloven og en planche med vejafmærkninger, bekendtgørelse og cirkulære om vejafmærkning, udstyrsforskrifter for knallerter og de gældende retningslinier med læseplan og bilag for den obligatoriske knallertundervisning.

Til evalueringen skal ungdomsskolen anskaffe det af Rådet for Større Færdselssikkerhed udarbejdede prøvemateriale.

7.4. UDSTYR TIL DEN PRAKTISKE UNDERVISNING

Til den praktiske undervisning skal ungdomsskolen råde over et antal driftsikre knallerter, der mindst bør svare til antallet af elever på holdet.

Der bør forefindes knallerter både med og uden gearbetjening.

Der skal være godkendte styrthjelme til samtlige elever. Der skal endvidere være et antal orange veste med hvide reflekser foran og bagpå til samtlige elever, der køretræner på vej, jvf. Trafikministeriets bekendtgørelse.

Til kommunikation mellem lærer og elever anbefales det ungdomsskolen at råde over et driftsikkert radioudstyr, når der køretrænes på vej. Radioudstyret bør bl.a. omfatte et antal elevmodtagere, der mindst svarer til antallet af elever som samtidig køretræner på vej.

Radioudstyrets anvendelse skal være tilladt af Post- og Telegrafvæsenet.

Der skal endvidere være det nødvendige værktøj til nødreparationer af knallert samt godkendte dunke med benzin. Der skal forefindes 1 stk. 2 kg pulverslugger (ildslugger). Der skal ydermere forefindes nødvendigt materiel til øvelseskørsel på det lukkede område f.eks. plast- eller gummikegler, træklodser, brædder, vippe m.v.

Det nødvendige materiel til afspærring af det lukkede område skal være til rådighed.

Såfremt læreren under øvelseskørsel på vej holder opsyn med eleverne fra en medfølgende bil, anbefales det til vejledning for kørende bagfra, at forsyne bilen med et skilt eller lignende med teksten: KNALLERTKØRESKOLE.

8. SUPPLERENDE UNDERVISNING

Da det i læseplanen omhandlede stof kun omfatter de emner, der er en forudsætning for erhvervelse af knallertbevis, bør der herudover gives eleverne mulighed for supplerende undervisning inden for ungdomsskolens almene fagkreds og ungdomsorienteringen, f.eks. emner som:

- Førstehjælp (optræden på skadested).
- Knallertens vedligeholdelse.
- Reparationsteknik - og trafikulturelle emner, som kan indeholde en
- holdningsbearbejdelse.

BILAG 1:

Bekendtgørelse om obligatorisk knallertundervisning

I medfør af § 63, stk. 4 og 5, § 118, stk. 5, § 124 d og § 124 q i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, fastsættes:

§ 1. Kommunen sørger efter færdselslovgivningen for undervisning i færdselsreglerne og i kørsel med knallert (obligatorisk knallertundervisning).

§ 2. Den obligatoriske knallertundervisning skal omfatte teoretisk og praktisk undervisning. Undervisningen skal give eleverne viden, færdigheder og holdninger, der sætter dem i stand til at færdes på knallert uden at blive offer for eller årsag til færdselsuheld.

Stk. 2. Undervisningen tilrettelægges med en varighed på 24 undervisningstimer. Den gives efter retningslinier, udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed efter forhandling med Trafikministeriet.

§ 3. Under al øvelseskørsel skal eleven anvende fastspændt styrthjelm.

§ 4. Øvelseskørsel på vej kan finde sted, når eleven er fyldt 15 år.

Stk. 2. Under kørslen skal eleven bære en orange vest, forsynet med hvide reflekser foran og bagpå.

Stk. 3. Kørslen skal ske under opsyn af læreren, der højst må have opsyn med 6 elever ad gangen.

Stk. 4. Læreren skal påse, at betingelserne i stk. 1 og 2 og § 3 er opfyldt.

Stk. 5. Læreren skal endvidere påse, at eleven ved kørsel på lukket område har opnået en sådan færdighed, at kørslen på vej kan ske uden fare for andre eller for eleven selv.

§ 5. En elev anses for at have deltaget i undervisningen med et tilfredsstillende resultat, når den pågældende

1) har deltaget i undervisningen i mindst 21 timer, og

2) har besvaret tre prøver udfærdiget af Rådet for Større Færdselssikkerhed på tilfredsstillende måde. Bedømmelsen af prøverne foretages af læreren i overensstemmelse med en vejledning, der udsendes af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

§ 6. Lederen af undervisningen meddeler elevens bopælskommune, at eleven har deltaget i den obligatoriske knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat.

Stk. 2. Lederen giver samtidig eleven meddelelse om, at knallertbevis kan fås ved henvendelse til kommunen efter reglerne i §§ 7 og 8.

§ 7. Den, der har modtaget obligatorisk knallertundervisning med et tilfredsstillende resultat, og som ønsker at få udleveret et knallertbevis, skal rette henvendelse til sin bopælskommune.

Stk. 2. Den pågældende skal møde personligt og ved forevisning af dåbsattest eller på anden måde godtgøre sin identitet og aflevere et vellignende fotografi (portrætbillede, uden hovedbeklædning) i størrelse 35x45 mm. Fotografiet skal være holdbart og kopieret på almindeligt tyndt fotopapir og må ikke være forsynet med stempler.

§ 8. Kommunen udsteder mod betaling af 100 kr. knallertbevis til de personer, der opfylder betingelserne i § 7.

Stk. 2. Knallertbeviset udstedes på en formular, der godkendes af Trafikministeriet.

Stk. 3. Knallertbevis må tidligst udleveres den sidste hverdag, før den pågældende fylder 16 år og må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

Stk. 4. Til en person, hvis knallertbevis er bortkommet eller beskadiget, udsteder bopælskommunen efter begæring duplikatbevis. Er beviset bortkommet, afgives en erklæring herom. Er beviset beskadiget, skal det afleveres til kommunen, forinden duplikatbevis udstedes. § 7, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Duplikatbevis må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

§ 9. Til en person, der ikke længere er i besiddelse af et tidligere erhvervet kørekort til traktor, udsteder politiet efter begæring en erklæring om, at den pågældende må føre knallert.

Stk. 2. Erklæringen udstedes af politiet (kørekortkontoret) på det sted, hvor kørekortet er udstedt. Erklæringen kan i stedet udstedes af politiet på det sted, hvor kørekortet frakendes

eller inddrages, såfremt udstedelsen af erklæringen sker i forbindelse med frakendelsen eller inddragelsen af kørekortet. Der skal i så fald gives meddelelse om udstedelsen af erklæringen til politiet på det sted, hvor kørekortet er udstedt. Meddelelsen gives samtidig med, at der gives meddelelse om, at kørekortet er inddraget eller frakendt.

Stk. 3. Til en person, hvis erklæring er bortkommet eller beskadiget, udsteder politiet efter begæring en duplikaterklæring. Er erklæringen bortkommet, skal den pågældende afgive en erklæring herom. Er erklæringen beskadiget, skal den afleveres til politiet, forinden duplikaterklæring udstedes.

Stk. 4. Duplikaterklæringen udstedes af politiet (kørekortkontoret) på det sted, hvor kørekortet er udstedt.

Stk. 5. Erklæring eller duplikaterklæring må ikke udleveres, efter den pågældende er fyldt 18 år.

§ 10. Overtrædelse af § 4, stk. 3 og 4, straffes med bøde.

§ 11. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 1994.

Stk. 2. Samtidig ophæves Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 494 af 27. november 1979 om obligatorisk knallertundervisning.

Trafikministeriet, den 9. august 1993

Helge Mortensen

/ Vibeke R. von Stemann

BILAG 2:

Knallertkørere

§ 63. Ikke registreringspligtig knallert må kun føres af personer, som er fyldt 16 år.

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

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

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

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

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

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

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

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