

*Advokatrådet*

ADVOKAT   
SAMFUNDET

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10

1216 København K

[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

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

DATO: 01-03-2012  
SAGSNR.: 2012 - 724  
ID NR.: 165141

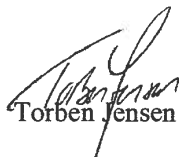
### **Høring - over forslag til lov om ændring af færdselsloven**

Ved e-mail af 22-02-2012 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet skal bemærke, at lovforslagets specielle bemærkninger til især lovforslagets § 2 - 4 (konsekvensændringer) forekommer noget kortfattede og af særdeles teknisk karakter. Advokatrådet skal derfor henstille, at informationsniveauet hæves ved at der redegøres mere uddybende for, hvad de foreslåede ændringer er motiveret i – og hvad de indebærer.

Advokatrådet har ikke i øvrigt bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen

  
Torben Jensen

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

Justitsministeriet  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

E-mail: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Hørsholm, den 15. marts 2012  
Deres j.nr.  
Vort j.nr. 111078-046  
Sekretær Dorte Rosenius  
E-mail: [dr@advokatprince.dk](mailto:dr@advokatprince.dk)

## Vedr. Sagsnr. 2012-801-0004 - Høringssvar på udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert)

På vegne af Danmarks Knallert Union (DKU), Motorcykel Importør Foreningen (MIF) og Danske Cykelhandlere (DC) afgives hermed høringssvar i forbindelse med det udkast til lovforslag, Justitsministeriet den 22. februar 2012 sendte i høring.

### Generelt

I 2011 vedtog man en lovændring (L137), der fra januar 2013 hjemler adgang for, at unge fra det fyldte 15. år lovligt kan køre på lille knallert (30 km/t).

Samtidig blev færdselssikkerheden styrket markant ved at højne kvaliteten af køreundervisningen, der fremover afsluttes med en egentlig teoriprøve og en praktisk prøve.

I årene op til lovændringen i 2011 blev der løbende indført regler om (1) rullefelt, hvilket giver politiet mulighed for på stedet at undersøge, om en knallert er tunet og dermed ulovlig, (2) konfiskation af knallert ved anden ulovlighed (3) samtidig udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort.

Efter DKUs, MIFs og DCs opfattelse indeholder loven fra 2011 en god balance, hvor de unge får mere frihed under ansvar. De får lov til at køre knallert tidligere. Til gengæld er sanktionerne hårde og konsekvente, hvis der begås de ulovligheder, der er årsag til alvorlige ulykker.

Disse tiltag vil på sigt skabe en mere ansvarlig trafikadfærd blandt de unge mennesker, og oplæringen sker inden de i bil eller på motorcykel kan blive til stor fare for deres omgivelser.

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

## Mobilitet, beskæftigelse og uddannelse

Knallerten har meget stor betydning for de unges mobilitet, ikke mindst uden for de større byer. På landet er der langt mellem busserne, hvis der overhovedet er en busforbindelse. Samtidig er den disponible indkomst lavest i udkantsområder, hvorfor knallerten også af økonomiske årsager er mest udbredt i landområder. Knallerten er med andre ord en nødvendighed for selvstændig mobilitet, hvilket er særdeles afgørende i forhold til sociale, sportslige og kulturelle aktiviteter og endnu vigtigere: Beskæftigelse og uddannelse.

1 ud af 5 unge i Udkantsdanmark (reference Arbejderbevægelsens Erhvervsråd 2011) er uden job og uddannelse. Transporttiden til en uddannelsesinstitution er en afgørende faktor for at gennemføre en uddannelse. Der har i flere år været politisk flertal for, at minimum 95% af alle unge i 2015 skal gennemføre en ungdomsuddannelse. Det er derfor uforståeligt, hvordan et af de tre regeringspartier, der i 2011 (som opposition) var med til at gennemføre den nye og fremsynede lovgivning, nu mindre end 12 måneder efter vil medvirke til at ændre den.

## Ulykker

Det er en myte og misforståelse, at langt de fleste alvorlige ulykker med knallerter involverer unge. Af henholdsvis 10 og 14 dræbte på knallert i 2010 og 2011 var kun 3 under 18 år i begge år. Intet andet transportmiddel har i de senere år haft en mere positiv uheldsudvikling.

Når der sker ulykker med knallerter, skyldes det i 70% af tilfældene kørsel i beruset tilstand og andre lovbrud, såsom tuning af knallerten eller kørsel uden hjelm. Det er således ikke farligere at køre lovligt på knallert end på f.eks. cykel.

DKU, MIF og DC mener ikke, at det store flertal af lovlydige unge skal straffes for, at nogle relativt få uansvarlige unge begår ulovligheder.

## Analyserapport

I forbindelse med det høringssvar, DKU, MIF og DC den 26. august 2010 afgav til det "oprindelige" lovforslag, der dannede baggrund for den tidligere regerings lovændring, blev rapporten "Vurdering af knallertpakkens effekter" udarbejdet af det uvildige analyseinstitut New Insight. Rapporten blev udarbejdet efter anmodning fra DKU, MIF og DC.

I det følgende opregnes flere af rapportens hovedkonklusioner. Som det fremgår, støtter konklusionerne de argumenter og anbringender, der ovenfor er gjort gældende.

- Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede på knallert 30 er det laveste i ti år
- Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre knallert end for 10 år siden

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

- 70 pct. af alle ulykkerne sker blandt lovbrudere – folk der kører påvirket, for hurtigt eller uden hjelm
- De 15-17-årige er ikke oftere implicerede i dødsulykker på knallert (knallert 30) end de 35-54-årige
- Knallert 45 er det transportmiddel, som har været involveret i færrest drabsulykker i 2009 (3 stk.) 2010 (1 stk.) 2011 (1 stk.)
- Politiets brug af mobile rullefelter skønnes at have haft positiv indflydelse på incitamentet for tuning. Det indikerer, at sanktioner kan påvirke den trafikale adfærd i positiv retning
- Tallene fra Sverige ligger endnu lavere (se nedenfor om erfaringerne herfra)

Hertil kommer følgende resultater fra Sverige, hvor det er tilladt unge at føre knallert 45 (og altså ikke blot knallert 30) fra det fyldte 15. år.

- Antallet af dræbte på knallert i Sverige er lavere end i Danmark på trods af, at Sverige har ca. 110.000 flere knallerter på vejene
- Frekvensen af ulykker i Sverige i 2009 er noget lavere end i Danmark (0,007 i Sverige og 0,197 i Danmark)
- Antallet af omkomne ved knallertulykker er ikke steget i Sverige siden, knallertens gennemsnitshastighed blev øget i 2000 – dog er det samlede antal svært tilskadekomne steget i takt med, at der er blevet flere knallerter på vejene
- Antallet af dødsulykker på knallert 25 er faldet i takt med at den er steget for knallert 45. Tallene udligner dog hinanden således, at det samlede dødstal ikke er steget
- Lovbrud er medvirkende årsag til mange af de svenske ulykker: I fire ud af ti af de tilfælde, hvor et ungt menneske er omkommet i en knallertulykke i Sverige, har knallerten vist sig at kunne køre for stærkt. I syv ud af ti tilfælde, hvor en knallertkører er omkommet i en ulykke, har knallerten enten været tunet eller knallertføreren har kørt spirituspåvirket
- Knallertulykker i Sverige kendetegnes blandt andet ved, at størstedelen af dem forekommer i tætbefolkede områder og ikke i udkantsområderne
- Undersøgelser konkluderer, at tuning ikke er en isoleret adfærd, men relateret til en bestemt type livsstil, og forældrene er vigtige at inddrage i bekæmpelsen af tuningproblemet
- Flere muligheder for mobilitet er vigtigt for unge i svenske udkantsområder. Knallerten er et unikt transportmiddel i den forbindelse

Såvel rapporten fra New Insight som det tidligere høringssvar vedlægges i kopi.

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

## Miljøbelastning

Overordnet set vil de 15 åriges mulighed for at køre 30 km/t knallert indebære en belastning for miljøet.

Moderne knallerter udnytter imidlertid brændstoffet meget effektivt, og der er ingen sammenligning mellem den miljøpåvirkning 30 km/t knallerter udgør i dag i forhold til de knallertmotorer, der år tilbage ikke var udstyret med bl.a. katalysator.

Miljøbelastningen ved at lade 15 årige køre på 30 km/t knallerter opvejes imidlertid til en vis grad af, at de ikke mere skal transporteres af forældre i bil i forbindelse med de unges udøvelse af forskellige aktiviteter, det være sig sportslige, kulturelle eller uddannelsesmæssige.

## Omkostninger ved erhvervelse af knallertkørekort

Omkostningerne forbundet med udstedelse og erhvervelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år er 420 kr. I henhold til bemærkningerne til lovforslaget i forbindelse med "knallertpakken" skal man som led i køreuddannelsen have gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus, før man kan erhverve kørekort til lille knallert.

Et sådant færdselsrelateret førstehjælpskursus må forventes at koste ca. 600 kr.

Den samlede udgift forbundet med at erhverve kørekort til lille knallert kommer til at beløbe sig til over 1.000 kr., hvilket er en stor økonomisk belastning for de unge.

Det foreslås derfor, at prisen for erhvervelse af kørekort til lille knallert fastholdes på de nuværende 100 kr., som også er den pris personer, der er fyldt 18 år, skal betale i henhold til lovforslaget for at erhverve kørekort til lille knallert. Tillige foreslås det, at det færdselsrelaterede førstehjælpskursus indgår som en del af uddannelsen fra ungdomsskolen.

Hvis uddannelsen bliver for dyr, kan man frygte, at endnu flere end i dag (20% ifølge Rådet for Sikker Trafik) fravælger denne og kører uden uddannelse.

## Samfundsøkonomiske konsekvenser

Af regeringens lovforslag fremgår, at lovforslaget ikke indebærer økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Dette mener DKU, MIF og DC er ukorrekt.

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

Mange virksomheder har på baggrund af den tidligere regerings lovændring og i tiltro til, at denne stod ved magt, indkøbt større lager end sædvanligt af såvel knallerter (30 km/t) som udstyr og reservedele hertil. En ændring af loven vil derfor have negative, økonomiske konsekvenser for de mange virksomheder, der står med et for stort lager. Der er således en betydelig risiko for realisation af et væsentligt tab.

I et mere bredt, samfundsmæssigt perspektiv skal det supplerende bemærkes, at behovet for at skabe vækst og arbejdspladser ikke bliver tilgodeset ved den påtænkte lovændring. Også i denne forbindelse indebærer lovforslaget negative, økonomiske konsekvenser.

## Afsluttende bemærkninger

De underskrivende parter anbefaler, at aldersgrænsen for at køre på lille knallert forbliver på 15 år ikke mindst under hensyntagen til den aktuelle glædelige udvikling indenfor ulykker, betydningen af øget mobilitet i udkantsområderne og en forventet adfærdsændring, der vil føre til større trafikale forståelse, og dermed øget sikkerhed for unge mennesker, som senere i livet skal føre bil og/eller motorcykel.

Med venlig hilsen  
for:

Danmarks Knallert Union  
Jesper Reinhardt  
Formand

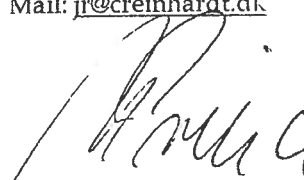
Motorcykel Importør Foreningen  
Erik Blacha  
Formand

Danske Cykelhandlere  
Thomas Johnsen  
Direktør

Sekretariat  
Middelfartvej 123  
5200 Odense V  
Mail: [jr@creinhardt.dk](mailto:jr@creinhardt.dk)

Sekretariat  
Rungstedvej 2  
2970 Hørsholm  
Mail: [eb@ca-mc.dk](mailto:eb@ca-mc.dk)

Sekretariat  
Middelfartvej 123  
5200 Odense V  
[tj@danskecykelhandlere.dk](mailto:tj@danskecykelhandlere.dk)



Michael D. Prince, advokat (H)  
[mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk)

# Prince Advokater

Kontorfællesskab

**Bilag:**

- Høringssvar af 26. august 2010
- Analysen "Vurdering af knallertpakkens effekter", analysefirmaet New Insigh (august 2010)

**Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K**

Sendt til: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Sagsnr: 2008-801-0027

**Bilag:**

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

26. august 2010

**Høringssvar over revideret knallertlovforslag.**

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

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

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

Knallertpakken rummer følgende hovedelementer:

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

**Danmarks Knallert Union**

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



Overordnet set har knallertpakken disse hovedformål:

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

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

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

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

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

Det er værd at hæfte sig ved følgende:

#### **Glædelig udvikling med faldende ulykkestilfælde og –frekvens**

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

#### **Behovet for øget mobilitet i udkantsområder**

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

### **Adfærdsændringer som følge af knallertpakken**

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

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

Med venlig hilsen

**Danmarks Knallert Union**

**Motorcykel Importør Foreningen**

**Danske Cykelhandlere**

**Jesper Reinhardt**  
Formand

**Erik Blacha**  
Formand

**Erik Oddershede**  
Direktør

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

Sekretariat:  
Nyhavn 4, 1.  
1051 København K

Sekretariat:  
Middelfartvej 123  
Postboks 770  
5200 Odense V

Mail:  
[jr@creinhardt.dk](mailto:jr@creinhardt.dk)

Mail:  
[eb@ca-mc.dk](mailto:eb@ca-mc.dk)

Mail:  
[eo@danskecykelhandlere.dk](mailto:eo@danskecykelhandlere.dk)

./.  
Se vedhæftede analyserapport *”Vurdering af knallertpakkens effekter”*

# Vurdering af "knallertpakkens" effekter

**August 2010**

Endelig version

# Indholdsfortegnelse

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

# 1. Resumé

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

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

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

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

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

Knallertkørsel er fortsat den trafikalt farligste transportform målt pr. kørt km, men ulykkestendensen er faldende. Forholdet mellem knallertuheld og antallet af knallerter på vejene viser, at indeks-tallet i dag er 30 (2002 = indeks 100). Det er altså væsentligt mere sikkert at køre knallert i dag end for otte år siden<sup>1</sup>. Der er ikke belæg for at antage at de unge køre mellem 15 og 17 år oftere er involverede i fx drabsulykker end andre aldersgrupper.

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

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

---

<sup>1</sup> se bilag 3

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

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

## 2. Indledning

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

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

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

Rapportens effektvurderingsdel kortlægger dernæst:

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

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

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

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

**Bilag 3** indeholder uddybende dansk ulykkesstatistik og lovgivning.

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



## 3. Lovgivning om knallertkørsel og de foreslåede ændringer

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

### 3.1 Aktuelle regler for knallertkørsel

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

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

Den "store" knallert 45 må køres, når man er fyldt 18 år, men kun hvis personen har kørekort til personbil eller motorcykel.<sup>2</sup> Den store knallert 45 introduceres på det danske marked i 1994<sup>3</sup> og må, som det eneste sted i Europa, kun føres af personer over 18 år (se bilag 2). I alle andre EU-lande er aldersgrænsen mellem 13 og 16 år. Den danske knallert 30 er også et særtilfælde i Europa, hvor normalhastighedsbegrænsningen generelt er sat til 25 km/t. Der er således flere forhold, hvor Danmark har særregler på knallertområdet sammenlignet med vores nabolande i Europa.

---

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

<sup>3</sup> [www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

## 3.2 Knallertpakken i korte træk

---

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

Kort opridset foreslår knallertpakken ændringer af følgende fire forhold:

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

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

Tabel 3.1: Hovedpunkter i knallertlovgivninger <sup>4</sup>			
Aldersgrænser	Knallert 30: fra 16 år Knallert 45: fra 18 år	Knallert 25: fra 15 år Knallert 45: fra 16 år	Knallert 25: 13-16 år Knallert 45: 13-16 år
Uddannelse	Knallert 30: bevis tages på ungdomsskolen. Hvis kører er over 18 år, er bevis ikke påkrævet  Knallert 45: Kører skal have bil- eller motorcykelkørekort	Knallert 25: Køreundervisning og skærpet prøve på en ungdomsskole  Knallert 45: Yderligere køreundervisning og skærpet prøve på en ungdomsskole	Der gælder forskellige regler
Sanktioner	Alle lovovertrædelser sanktioneres med bøder. Bøderne stiger efter hver forseelse. Efter 2. lovovertrædelse kan knallerten konfiskeres	Alle lovovertrædelser sanktioneres med forhøjede bøder. Yderligere kan beviset inddrages, knallerten kan konfiskeres efter anden lovovertrædelse og kørers mulighed for førerbevis til K30/K45/bil kan udsættes	Der gælder forskellige regler

Kilde: New Insight

<sup>4</sup> Juni 2010

<sup>5</sup> Se bilag 2

## 4. Knallertkørsel i dag

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

Knallerten har været omkring 60 år på det danske marked, og er stadig et udbredt og anvendt transportmiddel. Ifølge Danmarks Statistik var der i 2009 indregistreret knapt 170.000 knallert 30, og bestanden af knallert 45 er omkring 60.000 eksemplarer<sup>6</sup>. Der er således ganske mange knallerter i omløb, og mange mennesker baserer deres daglige transport på knallerten.

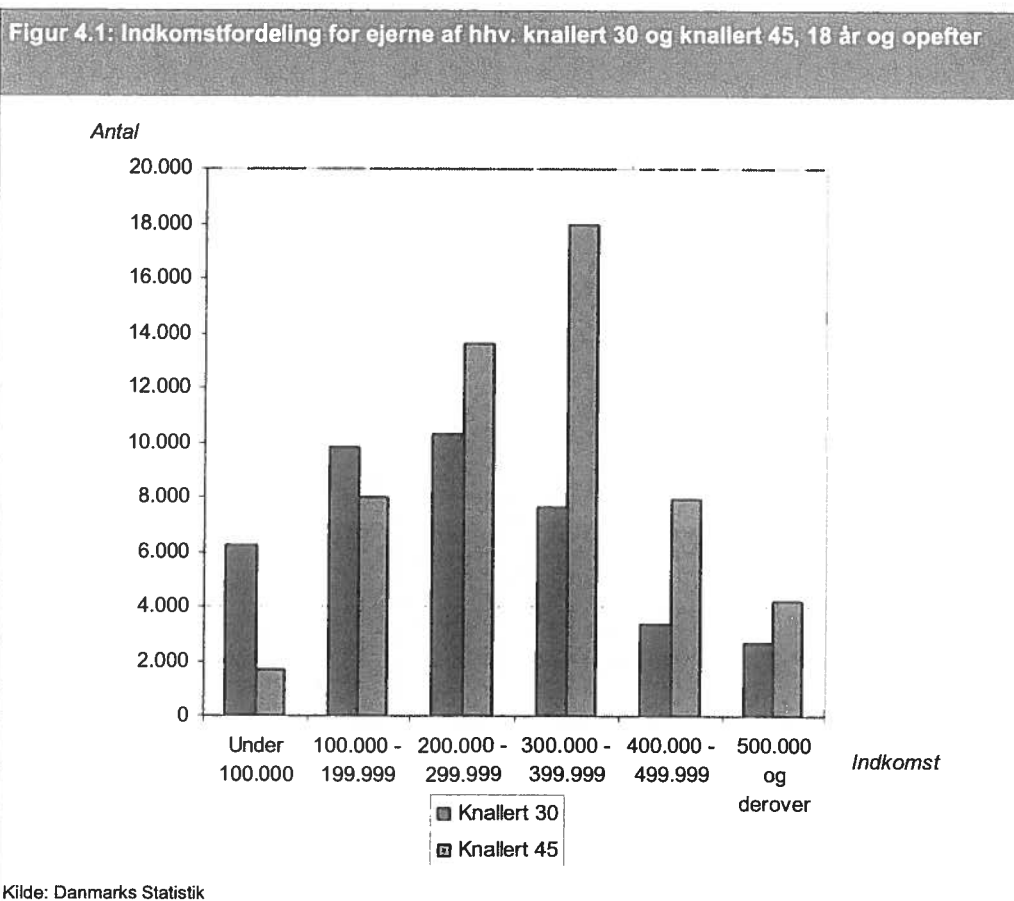
Trods knallertens vide udbredelse vækker dette transportmiddel og dens bruger bestemte billeder i manges hoveder. Nogle tænker på de typiske knallertkørere som unge drenge, der kører vildt og for hurtigt. Andre forbinder knallertkøreren med den midaldrende mand fra torvet, der efter en eftermiddag med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

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

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

<sup>6</sup> Danmarks Statistik

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



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

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

<sup>7</sup> Institut for Miljøvurdering 2002: 25-26.

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

#### **Knallertens signalværdi**

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

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

## 5. Vurdering af knallertpakkens effekter

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

### 5.1 Færre risici ved knallertkørsel<sup>8</sup>

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

Tabel 5.1: Indekstal over frekvensen af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark 2001-2009

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

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

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

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

<sup>8</sup> Alle uddybende tabeller er samlet i bilag 3.

slår, at der er en væsentligt større risiko forbundet med knallertkørsel end kørsel med andre transportmidler per kørt kilometer. For knallert 30 gør det sig gældende at totalrisikoen per kørt 10 mio. km er 31,73 dræbte og tilskadekomne. For knallert 45 er tallet 8,99 dræbte og tilskadekomne. For fodgængere er totalrisikoen 3,05 og for bilførere 0,7. Der er således stor forskel på den samlede risiko for de forskellige transporttyper<sup>9</sup>. Disse risikotal skal dog igen holdes op imod de lave ulykkesfrekvenstal fra tabellen ovenfor.

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

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

- ✦ Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på knallert 30 er det laveste i ti år.
- ✦ Forholdet mellem ulykker og antallet af knallerter på vejene (uheldsfrekvensen) viser, at det i dag er væsentligt sikrere at køre knallert end for 8 år siden.
- ✦ 70 pct. af alle ulykkerne sker blandt lovbrydere – folk der kører påvirket, for hurtigt eller uden hjelm
- ✦ De 15-17-årige er ikke oftere implicerede i dødsulykker på knallert (knallert 30) end de 35-54-årige. Tværtimod er denne gruppe nærmere underrepræsenteret, når man medregner, hvor stor en del af den samlede bestand, som køres af de helt unge. Dog ligger gruppen samlet set lidt højere i antallet af alvorligt tilskadekomne.
- ✦ Knallert 45 er det transportmiddel, som har været involveret i færrest drabsulykker i 2009 (3 stk.). Tallene fra Sverige ligger endnu lavere.
- ✦ I 2009 er der 54 tilfælde af alvorligt tilskadekomne på knallert 45.
- ✦ Knallertkørsel er stadig blandt de farligste transportmidler i Danmark per kørt kilometer<sup>11</sup>. Dette hænger blandt andet sammen med, at de fleste ulykker sker ved lovovertrædelser.

---

<sup>9</sup> DTU 2008:77

<sup>10</sup>

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

<sup>11</sup> DTU 2008:77



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

### **5.1.1 Ulykker hvor knallert 30 er involveret**

---

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

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

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

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

---

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

<sup>13</sup> Se bilag 3

<sup>14</sup> Se bilag 3

<sup>15</sup> [www.Statistikbanken.dk/uheld4](http://www.Statistikbanken.dk/uheld4)

<sup>16</sup> Sikkertrafik.dk

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

Alders-grupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
15-17 år	6	5	6	0	5	3	6	5	2
18-19 år	1	1	1	2	1	1	2	0	1
20-24 år	1	0	1	3	0	0	0	1	0
25-34 år	1	2	2	3	0	0	1	3	1
35-44 år	4	5	2	7	3	1	6	3	2
45-54 år	6	5	6	7	7	3	4	2	1
55-64 år	5	1	1	1	1	2	3	6	1
65-74 år	0	2	1	3	2	0	4	3	0
75- år	3	4	4	5	2	3	3	1	2
I alt	27	25	24	31	21	13	29	24	10

Kilde: Danmarks Statistik

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

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

Kilde: Danmarks Statistik

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

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

Knallert med konstruktive ændringer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I alt	134	194	228	213	166	159	189	140	96

Kilde: Danmarks Statistik

### 5.1.2 Dræbte og alvorligt tilskadekomne på knallert

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

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

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

Problematikkerne for de to forskellige knallerter ligner hinanden: Der er generelt et fald i ulykker og blandt de knallertkørere, der kører ulovligt, er ulykkesandelen høj. Der er således en kerne af knallertbrugere, der fortsat anvender køretøjet ulovligt og det påvirker tallene negativt. På trods af at det først er lovligt at føre knallert 30, når man er 16 år, er knallert den hyppigste årsag til ulykker i trafikken blandt 15-årige. Dette kan hænge sammen med manglende uddannelse. De unge mellem 15 og 17 år tegnede sig i 2007 for cirka 37 pct. af ulykkerne. Det vil sige at, af de 547 tilskadekomne i 2007 var 205 mellem 15 og 17 år og 8 af de dræbte i samme år hørte til denne unge aldersgruppe<sup>19</sup>. Disse tal er faldet frem til 2009,

<sup>17</sup> Danmarks Statistik

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

<sup>19</sup> Sikkertrafik.dk

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

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

## 5.2 Betydningen af øget mobilitet i udkantsområder

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

- ↘ Det vurderes, at de øgede transportmuligheder alt andet lige vil kunne få en positiv betydning for unges adfærd i forhold til uddannelsesmotivation, beskæftigelsessituation og sociale aktiviteter. Det er ligeledes vurderingen fra Sverige<sup>20</sup>.
- ↘ Knallertpakken vil øge unge i landområders muligheder for selvstændig mobilitet og udvide deres bevægelsesfrihed. Dette vurderes at imødekomme en del af de udfordringer, der er omkring bosætning og fastholdelse i landområder for både unge og deres forældre.
- ↘ Knallertejerskab er mest udbredt i landområder, hvor den disponible indkomst er lavest. De øgede muligheder for mobilitet i landområderne, som knallertpakken afstedkommer for lavindkomstgrupper (herunder gruppen af unge mellem 15 og 18 år), vil betyde, at flere vil få øget fleksibilitet i hverdagslivet. De senere års nedlæggelser af busruter i udkantsområder har påvirket fleksibiliteten negativt.

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

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

---

<sup>20</sup> Vegværket Konsult 2007

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

### 5.2.1 Øget mobilitet = øgede muligheder for uddannelse og sociale aktiviteter

Paraplyorganisationen Landdistrikternes Fællesråd mener, at unges muligheder

#### Mere individuel mobilitet

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

Kilde: Steffen Damsgaard, Fmd. i Landdistrikternes Fællesråd

for mobilitet er meget væsentlig for deres hverdag i landområderne. Formand Steffen Damsgaard udtaler at: 'Fysisk mobilitet er helt afgørende for hvilke aktiviteter, de unge har mulighed for at vælge. Vi har eksempler på, at unge i ungdomsuddannelser tvinges til at vælge anden uddannelse eller flytte hjemmefra meget tidligt, fordi trafikplanlægningen ikke fungerer. Det er ikke rimeligt'. I Landsforeringen Landsbyerne i Danmark vurderer man, at Knallertpakken vil have positiv indflydelse på unges muligheder for uddannelse og arbejde i landområder. Dette skyldes især de senere års reduktion af busruter i udkantsområderne<sup>22</sup>, som følge af strukturreformen<sup>23</sup>. Formand Carsten Abild understreger, at der er problemer i landsbyerne i dag, fordi de unge ikke har mulighed for at komme til og fra uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser: 'Kommunerne står for busdriften indenfor kommunegrænserne og med nedlæggelserne af busruter henvises mange unge i praksis til at bruge skolebusserne, som primært er beregnet for folkeskoleelever. Skolebusserne kører kun 200 dage om året – og altså ikke i weekender og ferier', udtaler han. Hvis den unge ikke vurderer, at cyklen er et attraktivt transportmiddel

#### Bedre transportmuligheder

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

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

<sup>21</sup> C. Reinhardt a/s

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

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

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

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

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

#### **Landområderne er ladt i stikken efter strukturreformen**

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

*Kilde: Carsten Abild, fmd. Landsforeningen Landsbyerne i Danmark*

## **5.2.2 Mobilitet på egen hånd**

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

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

#### Mobilitet og selvstændighed

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

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

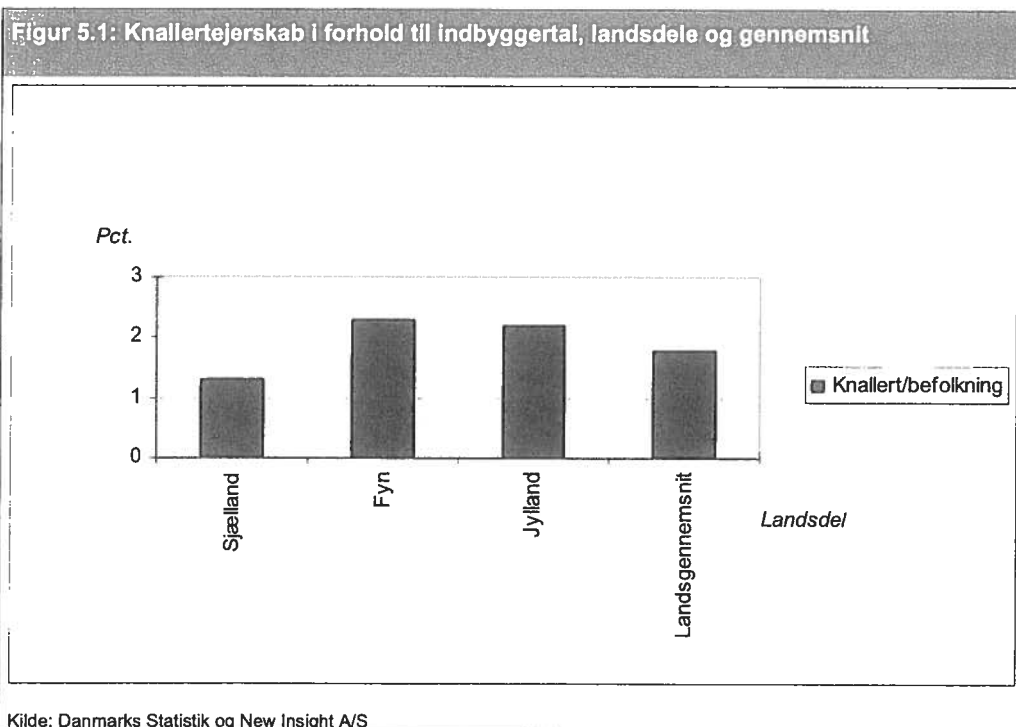
Konsekvensen af unges manglende transportmuligheder kan i værste fald blive, at uddannelsen afbrydes, at de sociale aktiviteter i den lokale sportsforening nedprioriteres eller at tilgangen til arbejdsmarkedet ikke vedligeholdes gennem fritidsarbejde: *'De unge i udkantsområderne har ringe mulighed for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

<sup>24</sup> Freudendal-Pedersen 2007

<sup>25</sup> Magelund 2002:4

### 5.2.3 Knallertejerskab i udkantsområderne

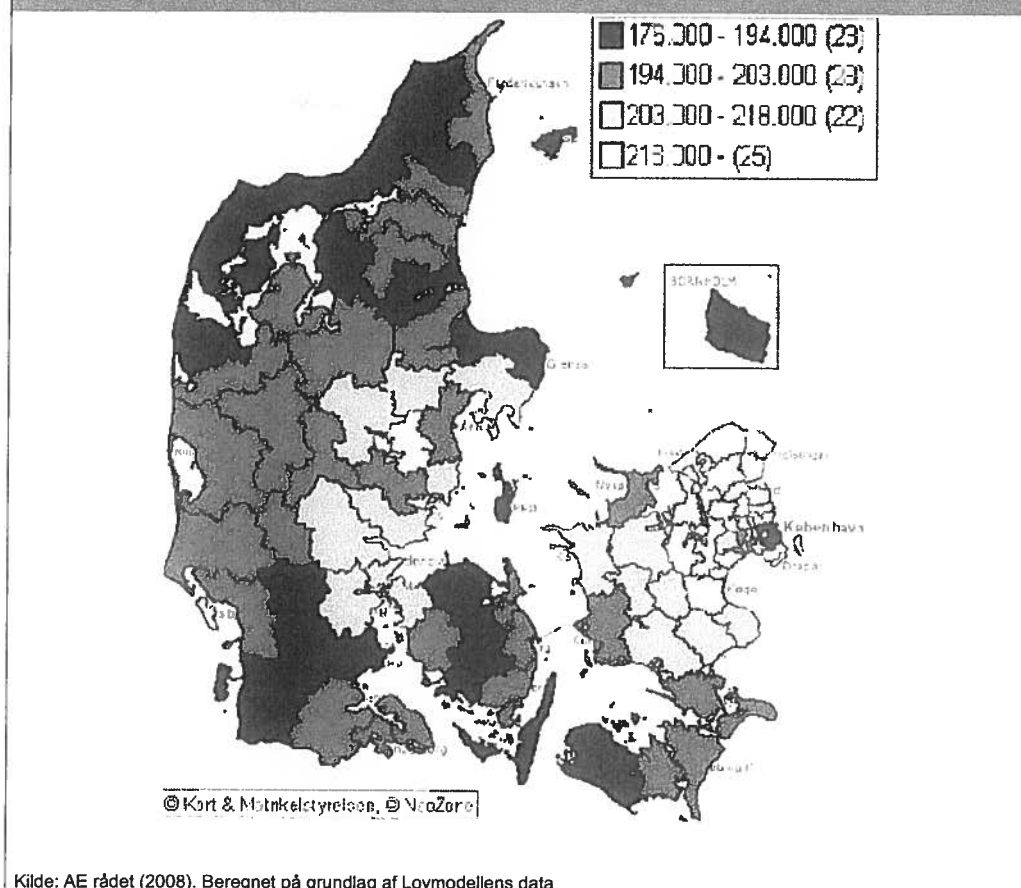
Som det tidligere i rapporten har været gennemgået, er andelen af knallertejerskaber i landområderne højest. Nedenstående figurer illustrerer, at tendensen generelt er, at de kommuner og landsdele med højst andel af knallerter også er kommuner og landsdele med lave disponible indkomster. Den forholdsmæssigt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



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



Figur 5.2: Den gennemsnitlige disponible indkomst for de 25-59-årige i 2005 (2008-priser)



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

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

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

### **5.3 Adfærdsændringer som følge af Knallertpakken**

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

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

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

### 5.3.1 Mobil adfærd formes tidligt

Mobilitet er en stor del af både børns, unges og voksnes hverdagsliv. Transportforskere peger på, at voksnes transportmiddelvalg, trafikale adfærd og forståelse af trafikale situationer blandt andet er påvirket af, hvordan vi er blevet transporteret som børn<sup>26</sup>. Begrebet 'bagsædebørn' dækker over den voksende gruppe af børn, som bliver transporteret af deres forældre i trafikken gennem hele deres barndom (fortrinsvist i bil). Bagsædebørnene er ikke trænet i at læse trafikken og bedømme trafikale situationer. Ifølge Rådet for større færdselssikkerhed (nu Rådet for Sikker Trafik) er der risiko for, at den kommende generation af bagsædebørn vil være til fare for sig selv og deres medtrafikanter, når de bliver ældre og skal færdes på egen hånd i trafikken. Børnene bliver overbeskyttede og det medfører, at de bliver dårlige trafikanter.<sup>27</sup>

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

#### Den trafikale adfærd formes fra barnsben

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

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

Erfaring i praksis alene kan dog ikke sikre en veludviklet forståelse for trafikken. Øget teoretisk og praktisk færdselsundervisning i både børnehævealderen, i folkeskolealderen og i forbindelse med erhvervelse af fx knallertkørekort er nødvendig, hvis generationen af bagsædebørn skal have viden og praktisk erfaring med at færdes sikkert i trafikken<sup>28</sup>. Blandt andet derfor har Rådet for Sikker Trafik lanceret en større kampagne i foråret 2010, som skal inddrage kommunerne i varetagelsen af færdselsundervisningen i de kommunale institutioner.<sup>29</sup>

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

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

<sup>26</sup> Fotel 2007, Freundendal-Pedersen 2007 samt Rådet for Sikker Trafik

<sup>27</sup> Berlingske Tidende, 5.9.03

<sup>28</sup> [www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

<sup>29</sup> [http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns\\_ulykker\\_i\\_trafikken\\_kan\\_forhindres.aspx](http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns_ulykker_i_trafikken_kan_forhindres.aspx)

### 5.3.2 Unges modenhed i forbindelse med trafikale adfærd

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

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

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

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

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

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

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

#### Frontallapperne modnes sent

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

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

<sup>30</sup>Sikkertrafik

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

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

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

### 5.3.3 Sanktioners betydning for ændret adfærd

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

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

#### Gruppekultur og modkultur

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

*Kilde: Kim Møller, kriminolog ved Århus Universitet*

Der ikke meget dokumentation for at hårdere straffe pr. automatik bevirker ændret (dvs. mere lovlydig) adfærd. Derimod kan skærpede sanktioner godt have positiv indflydelse på adfærden<sup>32</sup>.

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

<sup>31</sup> Kyvsgaard 1998, Lappi-seppälä 2000

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

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

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

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

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

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

#### **Frihed er vigtigere end sanktioner**

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

*Kilde: Kevin Mogensen, ungdomsforsker ved Center for Ungdomsforskning*

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

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

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

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

## 6. Resultater

Rapporten har løbende sammenfattet nedenstående resultater:

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



- ✎ Knallertkørsel er stadig blandt de farligste transportmidler i Danmark per kørt kilometer.<sup>33</sup> Dette hænger blandt andet sammen med, at de fleste ulykker sker ved lovovertrædelser.
- ✎ Politiets brug af mobile rullefelter skønnes at have haft positiv indflydelse på incitamentet for tuning. Det indikerer, at sanktioner kan påvirke den trafikale adfærd i positiv retning.
- ✎ Det vurderes, at de øgede transportmuligheder alt andet lige vil kunne få en positiv betydning for unges adfærd i forhold til uddannelsesmotivation, beskæftigelsessituation og sociale aktiviteter. Det er ligeledes vurderingen fra Sverige<sup>34</sup>.
- ✎ Knallertpakken vil øge unge i landområders muligheder for selvstændig mobilitet og udvide deres bevægelsesfrihed. Dette vurderes at imødekomme en del af de problemer, der er omkring bosætning og fastholdelse i landområder for både unge og deres forældre.
- ✎ Knallertejerskab er mest udbredt i landområder, hvor den disponible indkomst er lavest. De øgede muligheder for mobilitet i landområderne, som knallertpakken afstedkommer for lavindkomstgrupper (herunder gruppen af unge mellem 15 og 18 år), vil betyde, at flere vil få øget fleksibilitet i hverdagslivet. De senere års nedlæggelser af busruter i udkantsområder har påvirket fleksibiliteten negativt.
- ✎ Den trafikale adfærd formes af, hvordan man transporteres/transporterer sig selv gennem opvæksten. Forslaget om at øge flere unge menneskers mulighed for at køre knallert kan modvirke den samfundsmæssige udvikling af såkaldte 'bagsædebørn' og få positiv indflydelse for unges trafikforståelse på sigt.
- ✎ Øget færdselsundervisning og uddannelse i trafikal adfærd er afgørende omstændigheder ved knallertpakken, som kan opveje noget af den risiko, som er forbundet med knallertkørsel.
- ✎ Nyere hjerneforskning peger på, at frontallappernes modning kan være af afgørende betydning for blandt andet unges generelle konsekvenstænkning, herunder deres trafikale adfærd. Det vurderes at kunne øge den eksisterende risiko ved knallertkørsel for yngre trafikanter.
- ✎ Risikoen ved umodnede frontallapper hos unge mennesker, der færdes i trafikken på motoriserede køretøjer, har dog tilsyneladende ikke påvirket de svenske ulykkesstatistikker til trods for at aldersgrænsen i Sverige er 15 år.
- ✎ Knallertpakkens forslag om øgede sanktioner forventes ikke at have positiv indflydelse på gruppen af kørere, som kører meget ulovligt. Denne gruppe er på alle områder – også i forhold til trafikal adfærd – vanskelig at nå via præventive tiltag.

---

<sup>33</sup> DTU 2008:77

<sup>34</sup> Vegværket Konsult 2007

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

## 7. Bilag 1: Erfaringer fra Sverige

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

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

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

## 7.1 Knallertlovgivning i Sverige

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

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

Den statslige institution Vägverket Konsult<sup>35</sup> skriver i en sammenfatning af en rapport fra 2007<sup>36</sup> om sammenhængen mellem unges behov for mobilitet og brug af knallert i Sverige. For børn og unge er mobiliteten vigtig. Specielt når man kommer op i teenageårene, vokser behovet for at kunne bevæge sig mellem hjemmet, venner og fritidsaktiviteter. Derfor er knallerten et unikt transportmiddel, som giver selvstændighed, samtidig med at den har en forholdsvis lav hastighed. Sverige afviger fra Danmark ved at have væsentlig større afstande og flere udkantsområder, her forstået som områder med lav befolkningstæthed, end vi kender herhjemme.

Interessen for knallerter er da også steget i Sverige, hvilket bl.a. kan ses ved, at nysalget fra 2000 til 2006 tredobledes<sup>37</sup>. Der findes ca. 350.000 knallerter i Sverige, hvoraf ca. 130.000 er de såkaldte EU-knallerter<sup>38</sup>, knallert 45eren.

---

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

<sup>36</sup> Vägverket Konsult 2007 Sammanfattning

<sup>37</sup> Vägverket Konsult 2007 side 1.

<sup>38</sup> Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) 2010

## 7.2 Aldersgrænser i Sverige

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

### Lovgivning indført år 2000

#### Knallert klass I

- Knallerter i klass I må højest køre 45 km/t.
- Knallerten skal registreres og nummerpladen skal være af samme type som de der gælder for motorcykler.
- Føreren skal min. være 15 år.
- For at køre en klass 1 knallert er kørekort påkrævet.
- Klass I knallerter må ikke køres på cykelstier, motorvej eller motortrafikvej.
- Der findes intet krav om afgift eller teknisk inspektion.
- Knallerten skal forsikres.
- 

#### Knallert klass II

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

*Kilde: Vägverket Konsult 2007*

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

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

### Hvordan opnås kørekort til knallert 45 efter okt. 2009

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

Kilde: ntf.se

Efter 2009 er knallertkørsel stadig tilladt i Sverige fra det fyldte 15. år, såfremt man anskaffer sig et kørekort til enten stor eller lille knallert. Den samlede pris på et kørekort til stor knallert vurderes at ligge på mellem 3.000 til 5.000 svenske kroner<sup>39</sup> for administration af ansøgning hos Transportstyrelsen, undervisning og prøve.

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

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

## 7.3 Knallertulykker i Sverige

Årsagerne til at undervisnings- og prøvekravene blev udbygget i år 2009 skal bl.a. findes i ulykkesstatistikken. Knallerter er ifølge Trafikverkets statistikker det transportmiddel, der er ophav til flest svært tilskadede børn i alderen 0-17 år<sup>41</sup>. Sveriges Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) arbejder for sikker trafik og skal betragtes som søsterorganisation til det danske Rådet for Sikker Trafik. NTF har en særlig bevågenhed omkring knallerter, da det er det køretøj, der har højest døds- og skadesrisiko per kørt kilometer. Statistikken viser også, ifølge NTF, at de 15-årige er impliceret i størstedelen af knallertulykker med personskade. Høj fart, lav alder og manglende erfaring øger risikoen, ifølge NTF<sup>42</sup>. Dette tal viser en tendens, som også gør sig gældende i Danmark, nemlig

<sup>39</sup> www.ntf.se

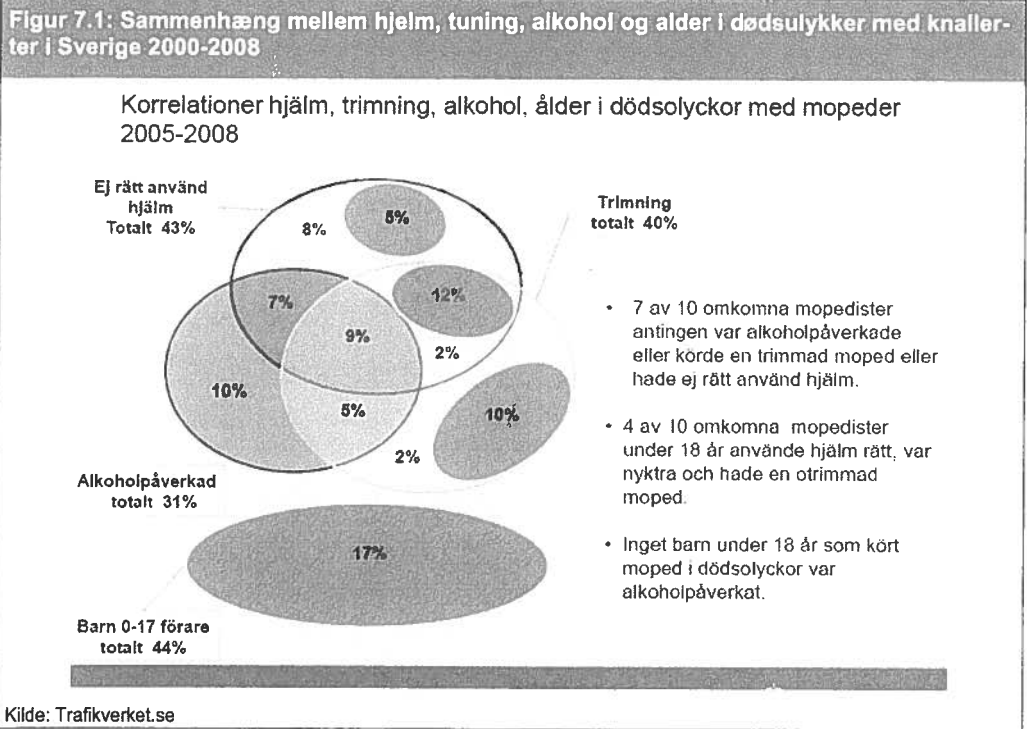
<sup>40</sup> www.ntf.se

<sup>41</sup> www.Trafikverket.se

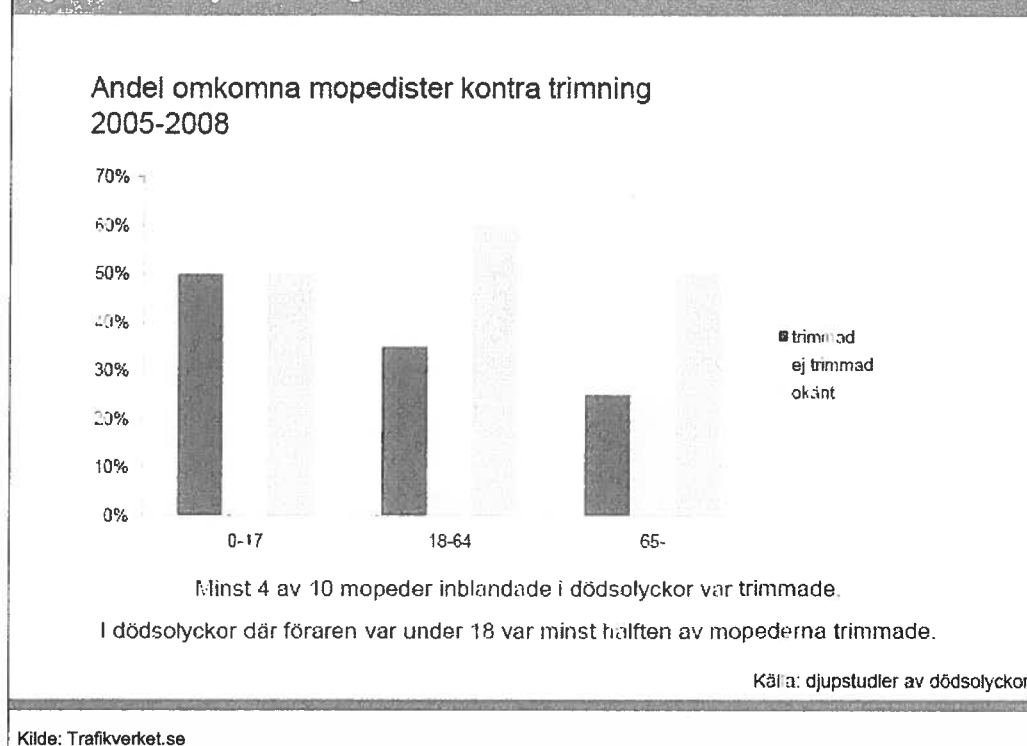
<sup>42</sup> www.ntf.se web 1

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

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



Figur 7.2: Dødsulykker i Sverige med "trimmade" eller tunede knallerter i forhold til alder



Tallene fra Trafikverket viser generelt, at udviklingen i de senere år bærer i retning af flere dødsulykker, samt flere svært tilskadekomne, på stor knallert end på lille. Dette skal ses i sammenhæng med, at antallet af solgte store knallerter, indenfor de senere år, langt overstiger antallet af solgte knallert 25ere. I 2007 oversteg antallet af forsikrede knallert 45ere for første gang antallet af forsikrede små knallerter. Det samlede antal knallerter på de svenske veje vurderes i tråd hermed også at være steget over de senere år. Antallet af EU-knallerter i trafikken steg fra 2004 til 2006 til omkring det dobbelte<sup>43</sup>. Tallene er opgjort i faktiske tal og skal altså forstås i relation til den stigende knallertbestand.

<sup>43</sup> Vägverket Konsult 2007 side 1.



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

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

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

Kilde: Trafikverket.se og New Insight

### 7.3.1 Dødsulykker

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

Kilde: Trafikverket.se

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

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

### 7.3.2 Svært tilskadekomne efter knallertulykker

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

Kilde: Trafikverket.se

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

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

<sup>44</sup> Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) 2009 side 34.

### 7.3.3 Svært tilskadekomne fordelt på aldersgrupper

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

Kilde: Trafikverket.se

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

## 7.4 Lovovertrædelse i forbindelse med knallertkørsel

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

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

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

<sup>45</sup> www.trafikverket.se

<sup>46</sup> Ntf.se

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

Samtidig finder rapporten fra Vägverket Konsult<sup>48</sup>, efter EU-knallerten indførelse i Sverige, ikke betydelige forskelle mellem knallert 45ere og knallert 25ere, der giver anledning til at foreslå en anden skade- og ulykkesforebyggelse. De foranstaltninger, der i undersøgelsen viste sig at have en effekt på køre af tidligere knallerttyper, vurderes også at have en indvirkning på 45-knallertkørere. De områder som rapporten anbefaler at prioritere for at øge sikkerheden ved knallertkørsel er, at øge risikobevisthed hos de 15-16-årige, få flere til at bruge hjelm, øge alkoholkontrollen samt kontrollere for tuning.

---

<sup>48</sup> Vagverket Konsult 2007.

## 8. Bilag 2: Aldersgrænser for knallertkørsel i udlandet

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

Tabel 8.1: Aldersgrænse i EU-lande <sup>1</sup>		
EU-lande	Lille knallert (25 km/t)	Stor knallert (45 km/t)
Sverige	15 år	15 år
Tyskland	15 år	16 år (nedsættes til 15 i 2013 ifølge ETRA)
UK	16 år	16 år*
Østrig	uoplyst	16 år
Polen	uoplyst	13 år
Italien	14 år**	14 år
Holland	16 år	16 år
Belgien	16 år	16 år
Spanien	uoplyst	14 år (15 fra 2010)
Frankrig	uoplyst	14 år
Tjekkiet	uoplyst	15 år

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

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

## 9. Bilag 3: Uddybende information om knallerter-situationen i Danmark

### 9.1 Knallerterbestanden i Danmark

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

Kilde: Danmarks Statistik

- Bestanddelen af knallerter er cirkatal. Antallet af knallerter 45 er de faktiske tal, da disse skal registreres ved brug. Knallerter 30 har først skullet registreres fra 2006, og derfor kendes det eksakte antal ikke. Tallene på knallerter 30 ovenfor er beregnede tal, og I alt-tallene er summen af de beregnede tal for knallerter 30 og de faktiske tal for knallerter 45.
- Beregningen er foretaget på følgende vis: Der er fastsat et basistal på 90.000 knallerter for år 2000. Fra 2000-2006 har man tal for registreret import og eksport af knallerter (der kan være høj fejlmargen for disse tal). Antallet af knallerter øges hvert år med antallet af importerede minus antallet af eksporterede knallerter. Fra 1/7 2006 og frem har det været lovpligtigt at registrere knallerter 30, og derfor kender man de faktiske tal for disse. For alle årene vurderes det, at der skrotes syv pct. af den samlede bestanddel hvert år.

## 9.2 Sociale forhold

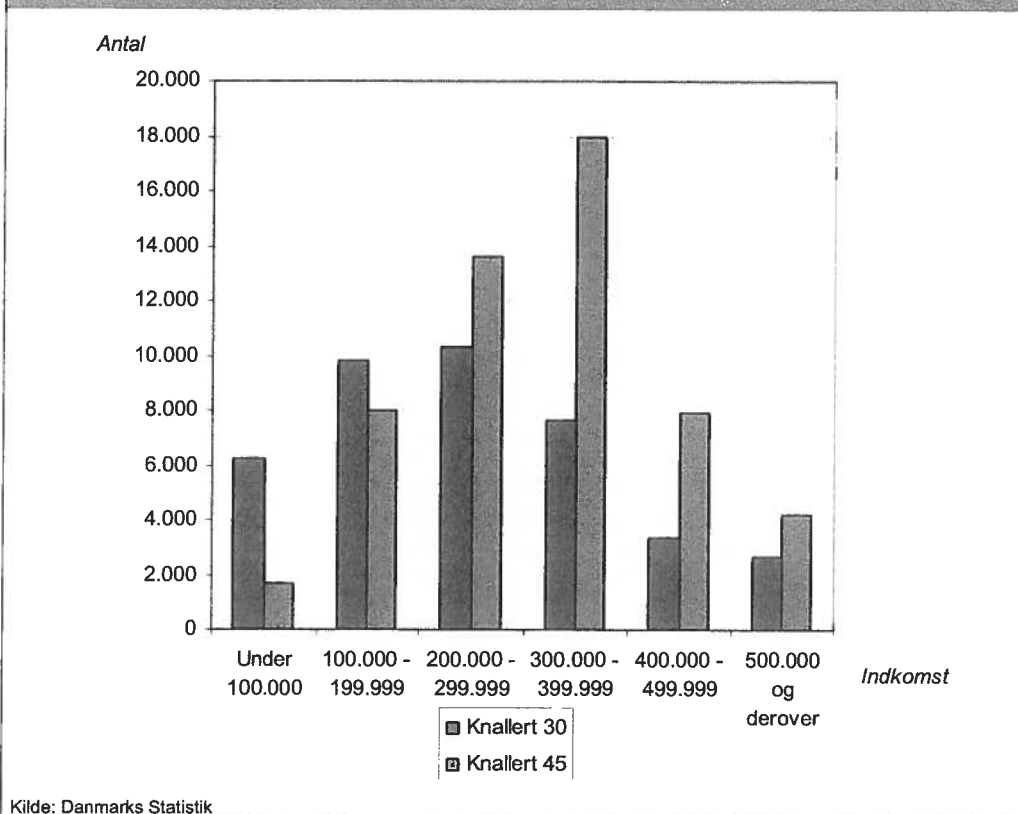
**Tabel 9.2: Uddannelsesniveau for ejerne af henholdsvis knallert 30 og knallert 45, 18 år og opefter**

Uddannelse	Knallert 30	Knallert 45
Grundskole	53,8	35,8
Almengymnasial	2,0	2,6
Erhvervgymnasial	0,7	1,2
Erhvervsfaglig	31,3	45,5
KVU	2,9	4,5
MVU	4,0	6,2
Bachelor	0,2	0,5
LVU	0,9	1,4
Uoplyst	4,1	2,3
I alt	100	100

Kilde: Danmarks Statistik

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

Figur 9.1: Indkomstfordeling for ejerne af henholdsvis knallert 30 og knallert 45, 18 år og opefter

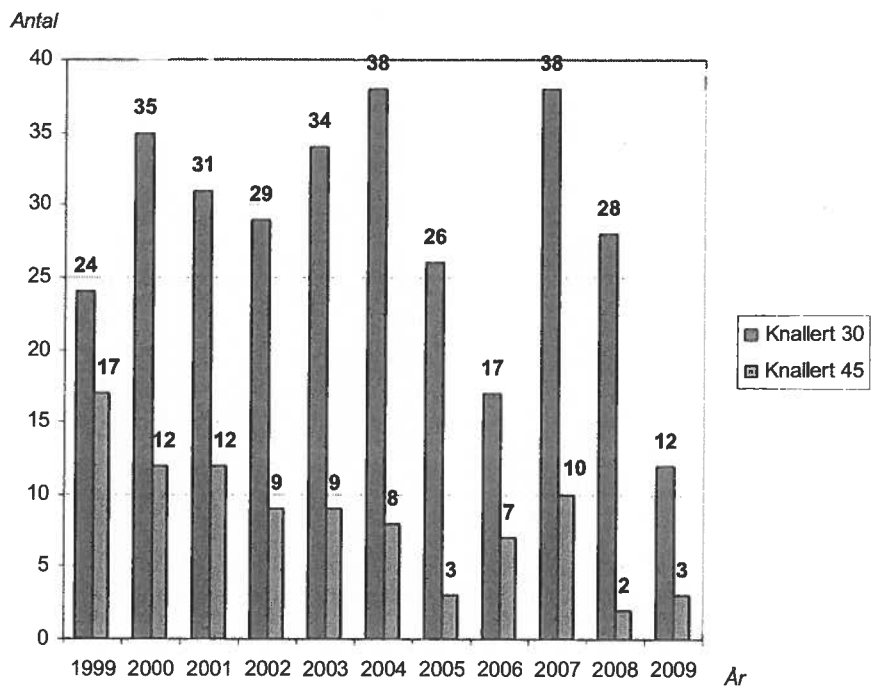


Indkomstfordelingen viser, at knallert 30 er et populært transportmiddel blandt borgere med en forholdsvis lav indkomst, mens ejerne af en knallert 45 generelt har en højere indkomst. Forskellen mellem de to typer skyldes givetvis anskaffelsesprisen.

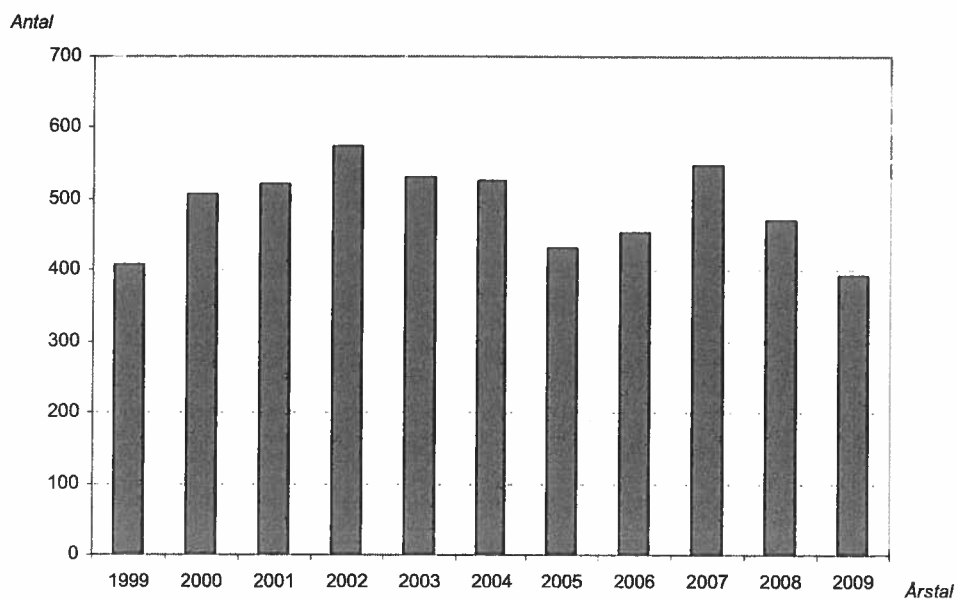


### 9.3 Dansk risikostatistik

Figur 9.2: Dræbte på knallert 30 og 45

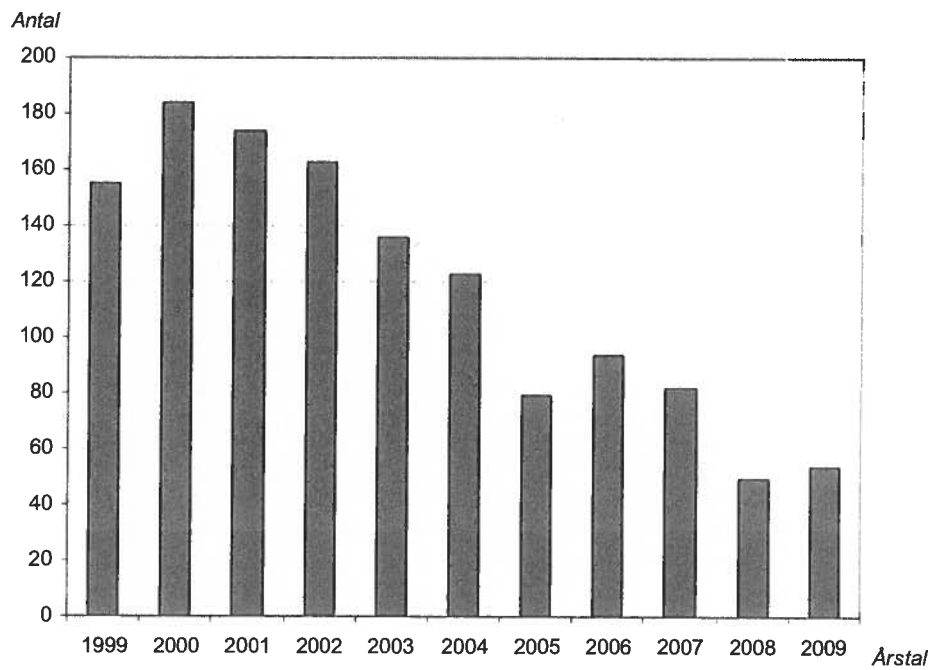


Figur 9.3: Alvorligt tilskadekomne knallert 30



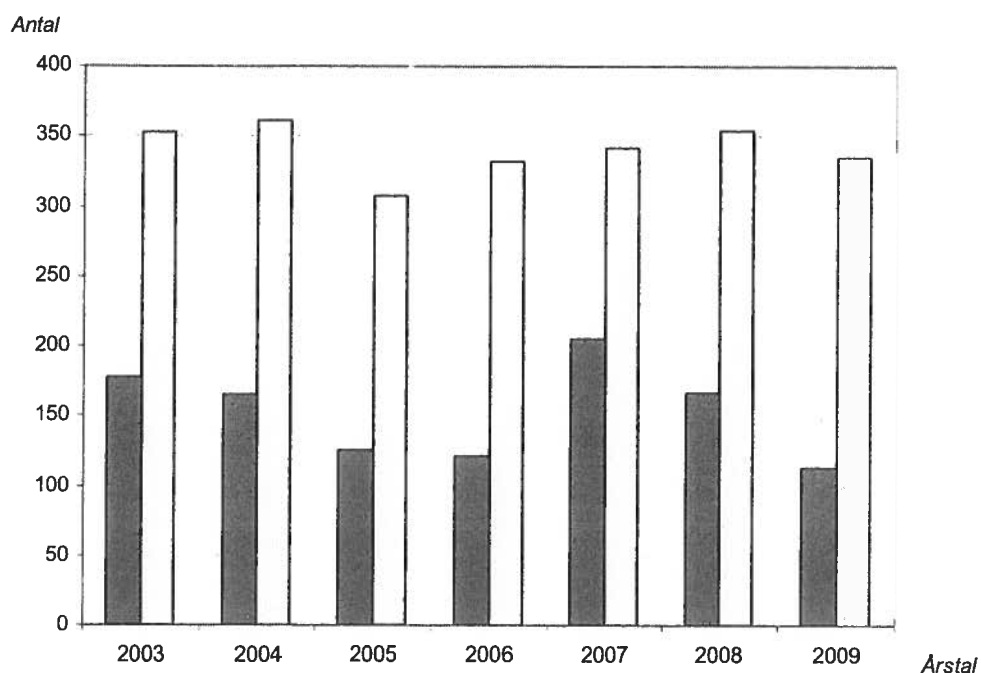
Kilde: Sikkertrafik.dk & for året 2009: Vejdirektoratet.dk

Figur 9.4: Alvorligt tilskadekomne på knallert 45



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

**Figur 9.5: Alvorlige tilskadekomne knallert 30 og 45**  
 Mørke blå 15-17årige, lyseblå øvrige aldersgrupper



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

**Tabel 9.3: Ulykker med knallert fordelt på dødsulykker, alvorligt tilskadekomne og uheld med personskader i forhold til frekvens i pct.**

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

Kilde: Danmarks Statistik og New Insight

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Table 9.6: Dræbte på knallert 45 fordelt på aldersgrupper og årstal**

Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
15-17 år	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
18-19 år	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
20-24 år	1	0	1	0	1	2	0	0	2	7
25-34 år	6	3	2	1	0	1	4	1	0	18
35-44 år	2	3	1	2	0	1	3	0	0	12
45-54 år	1	1	2	3	0	1	0	0	0	8
55-64 år	2	1	1	1	0	0	2	0	0	7
65-74 år	0	0	1	0	0	1	0	1	1	4
75- år	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
I alt	12	9	9	8	3	6	10	2	3	62

Kilde: Danmarks Statistik

**Table 9.7: Dræbte på knallert 30 fordelt på aldersgrupper og årstal**

Aldersgrupper	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Alle år
15-17 år	6	5	6	0	5	3	6	5	2	38
18-19 år	1	1	1	2	1	1	2	0	1	10
20-24 år	1	0	1	3	0	0	0	1	0	6
25-34 år	1	2	2	3	0	0	1	3	1	13
35-44 år	4	5	2	7	3	1	6	3	2	33
45-54 år	6	5	6	7	7	3	4	2	1	41
55-64 år	5	1	1	1	1	2	3	6	1	21
65-74 år	0	2	1	3	2	0	4	3	0	15
75- år	3	4	4	5	2	3	3	1	2	27
I alt	27	25	24	31	21	13	29	24	10	204

Kilde: Danmarks Statistik

**Table 9.8: Alvorligt tilskadekomne på knallert 45 fordelt på aldersgrupper og årstal**

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

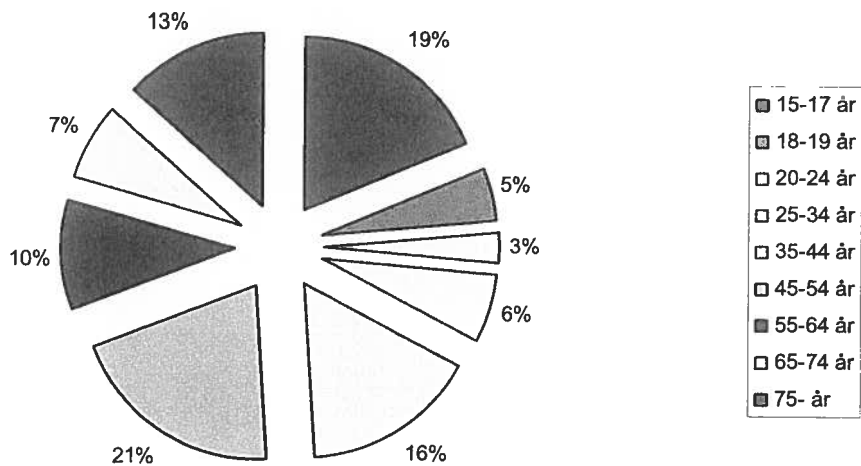
Kilde: Danmarks Statistik

**Tabel 9.9: Alvorligt tilskadekomne på knallert 30 fordelt på aldersgrupper og årstal**

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

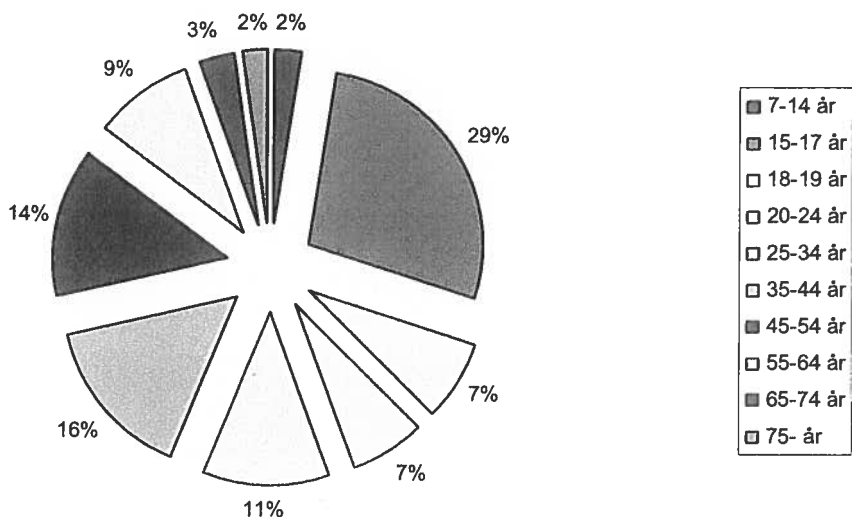
Kilde: Danmarks Statistik

**Figur 9.6: Dræbte på knallert 30 2001-2009 fordelt på aldersgrupper**



Kilde: Danmarks Statistik

Figur 9.7: Alvorligt tilskadekomne på knallert 30 2001-2009 fordelt på aldersgrupper



Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 9.10: Færdselsuheld med personskade efter uheldsart, transport og tid

Spiritusuheld	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Knallert 45	69	70	62	69	52	39	38	37	18	19
Knallert med konstruktive ændringer	33	32	45	59	59	38	47	29	24	24
Knallert i øvrigt	262	263	255	221	234	185	186	211	210	164

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 9.11: Færdselsuheld med tilskadekomne og dræbte efter årstal

Knallert med konstruktive ændringer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I alt	134	194	228	213	166	159	189	140	96

Kilde: Danmarks Statistik



## 9.4 Danske regler for knallertkørsel

Figur 9.8: Regler for lille knallert 30

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

Kilde:

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

Figur 9.9: Regler for stor knallert 45

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

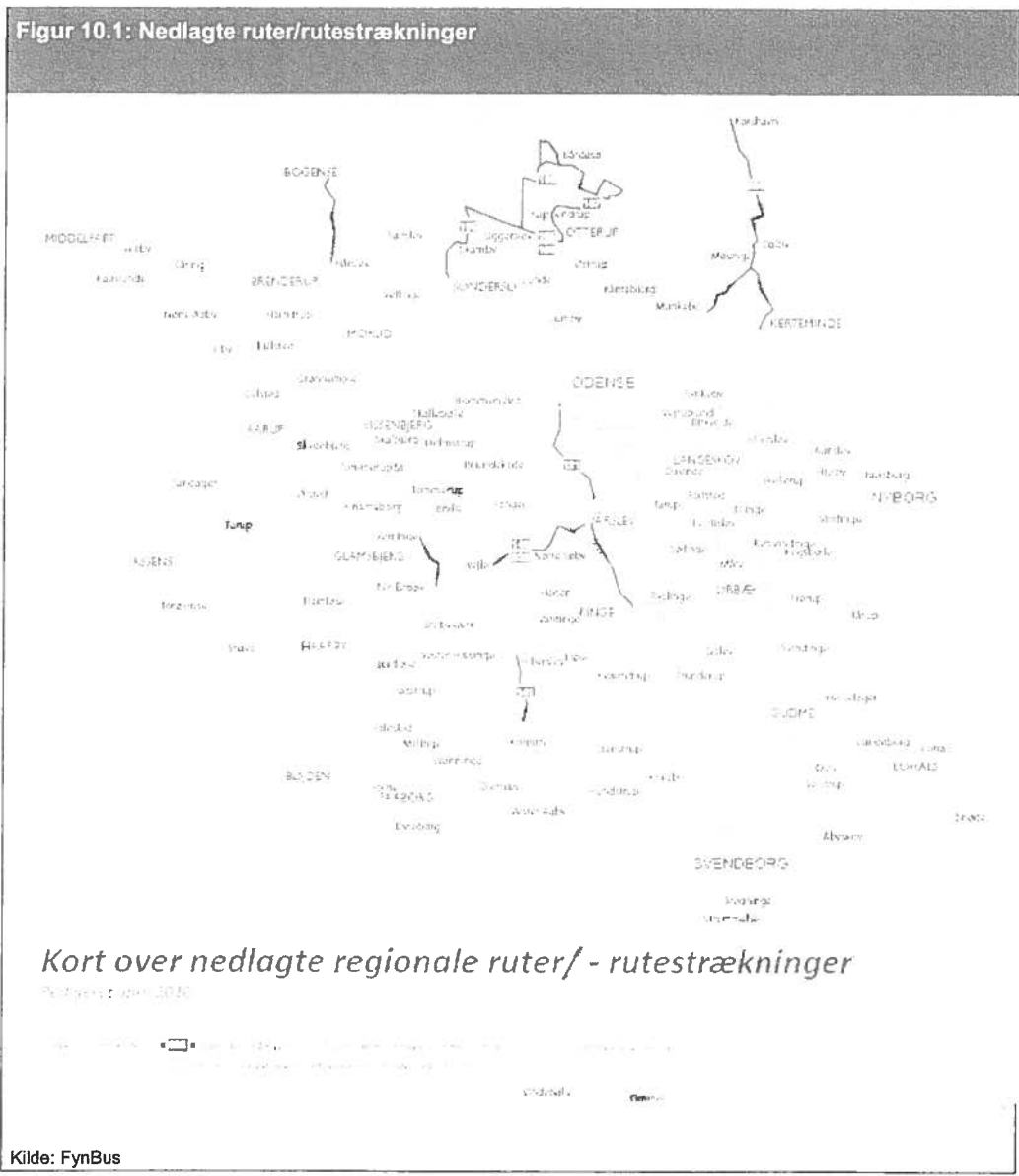
Hvis man har ændret i motor, udstødningsrør eller på udvekslingsforholdet, så knallerten kan køre hurtigere end 45 km/t, har det konsekvenser i form af bøder og konfiskering.

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

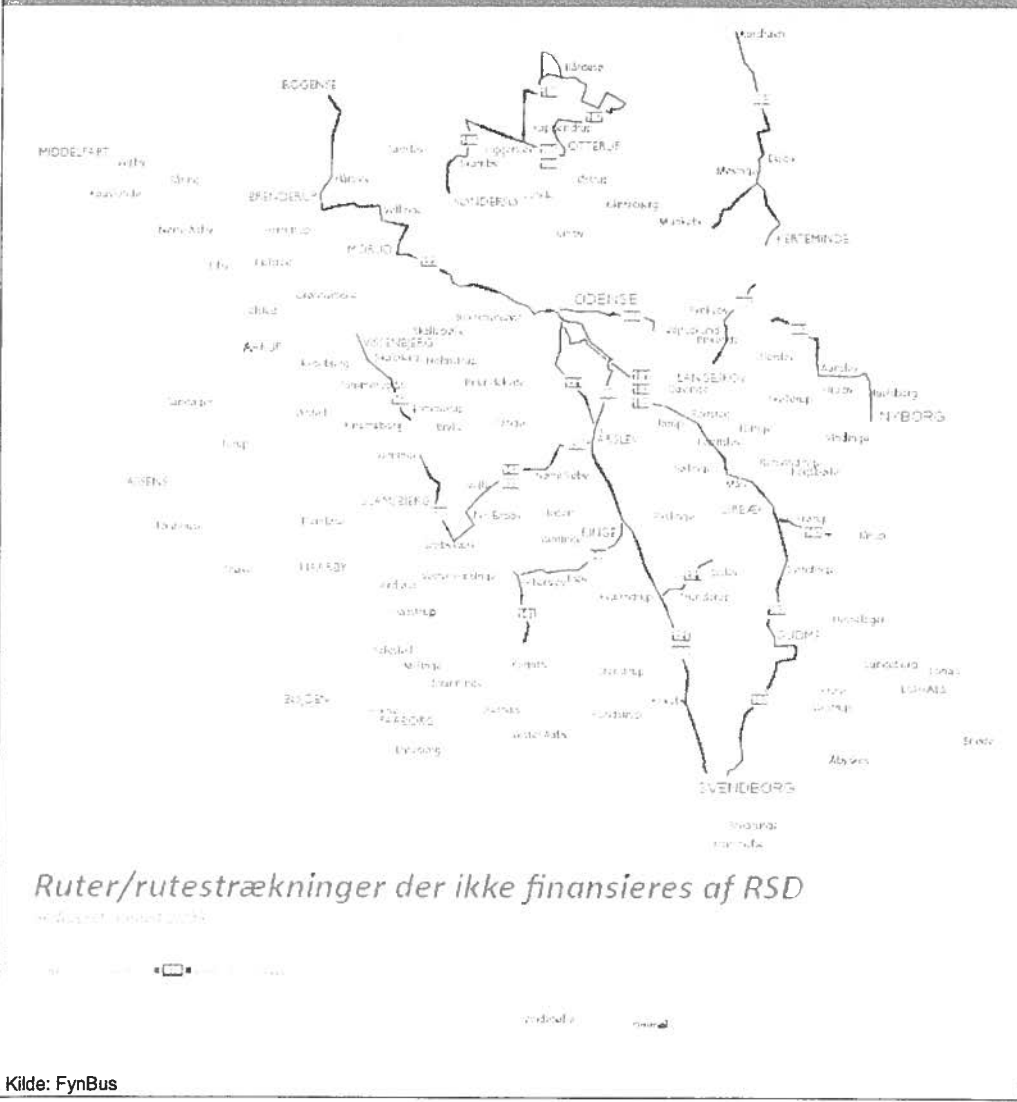
Kilde:

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

# 10. Bilag 4: Busdriften på Fyn efter strukturenreformen



**Figur 10.2: Ruter/rutestrækninger der ikke finansieres af RSD**



## 11. Metode

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

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

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

Tabel 11.1: Interviews	
Navn	Områdekendskab
Henrik Halkier	Professor, Dr. Phil. i turisme og regionale studier, herunder regionalpolitik og regionaludvikling. Ansat ved Ålborg Universitet.
Carsten Abild	Formand for Landsforeningen Landsbyer i Danmark og regionsrådsmedlem i Region Syddanmark
Steffen Damsgaard	Formand for Landdistrikternes Fællesråd
Malene Freudendal-Pedersen	Adjunkt, Ph.d. i trafikplanlægning og sociologisk transportforskning. Ansat ved Roskilde Universitet
Kim Møller	Kriminolog, forskningsassistent ved Århus Universitet
Kevin Mogensen	Ph.D. stipendiat, Center for Ungdomsforskning ved Roskilde Universitet. Forsker i unges livsstil og adfærd.
Jørgen Bendtsen	Ungevejleder og kommunekoordinator i Faxe-Næstved-Slagelse kommuner
Øvrige interviews med resourcepersoner	Dansk Kørelærer Union Rigspolitiets kommunikationsafdeling Rådet for Sikker Trafik Vejdirektoratet

Kilde: New Insight

## 12. Referencer

- Brems, Camilla og Munch, Kris (2008): "Risiko i trafikken". DTU Transport. Institut for Transport
- Feerup, Anna Louise (2008): Notat vedrørende unges udvikling og modning set i relation til trafikssikker adfærd
- Fotel, Trine (2007): Mobilitet i børnehøjde: en mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv. Ph.D.-afhandling, Roskilde Universitet
- Freudental-Pedersen, Malene (2007): Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagen. Ph.D. afhandling, Roskilde Universitet
- Goldberg, Elkhonon (2002): Hjernens dirigent – Frontallapperne og den civiliserede bevidsthed, Psykologisk Forlag
- Kyvsgaard, Britta (1998): "Den kriminelle karriere". Jurist- og økonomforbundets forlag.
- Lappi-seppälä, Tapio (2000): "Kriminalpolitik – straffrättspolitik. Nordisk tidskrift for kriminalpolitik. Årgang 1987.
- Magelund, Lykke (2002): Kollektiv transport på landet – børn, unge og ældres perspektiv. Trafikdage på Ålborg Universitet 2002.

### 12.1 Artikler og rapporter

---

- Avisen.dk: 'Forskere: Unge skal ikke køre, før de er 21 år' (17.11.2006)
- Berlingske Tidende: 'Bagsædebørn bliver farlige trafikanter' (5.11.2003)
- Berg, Jessica, Sonja Forward & Stefan Holgersson (2008): Unga på moped - En studie av riskgrupper och riktade polisinsatser för att motverka trimning. VTI Rapport: 631. - [www.vti.se/publikationer](http://www.vti.se/publikationer)
- Institut for Miljøvurdering (2002): Knallerter. Samfunds- og miljøøkonomiske fordele og ulemper.
- NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, (2009): NTF:s verksamhetsinriktning 2010-2011. Fastställd av NTF:s kongress 25. april 2009
- Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, NTF (2009): NTF anser... Deklaration 2009.
- Politiken: "Nøgne bøller invaderer Polen på knallert" (<http://ibyen.dk/film/article690451.ece> (16.04.2009)
- Politiken: "Fodgængerne lever - stadig- livet farligt". 02.01.2010.

Politiken: "Hver 10ende busrute nedlægges"  
(<http://politiken.dk/indland/article549907.ece>) (30.06.2010)

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

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

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

## 12.2 Links

---

[http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns\\_ulykker\\_i\\_trafikken\\_kan\\_for\\_hindres.aspx](http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Nyheder/Boerns_ulykker_i_trafikken_kan_for_hindres.aspx) (22.6.2010)

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

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

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

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

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

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

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

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

[http://www.ntf.se/omoss/pdf/NTF\\_anser\\_09.pdf](http://www.ntf.se/omoss/pdf/NTF_anser_09.pdf) (28.6.2010)

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

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/28165/olycksutveckling\\_moped.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/28165/olycksutveckling_moped.pdf)  
(26.6.2010)

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

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

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

**Justitsministeriet**  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

Att. Michael de Thurah [mdt@jm.dk](mailto:mdt@jm.dk)

16. marts 2012/jlr

### **Forslag om at fastholde aldersgrænsen for førere af lille knallert til 16 år**

Ministeriet har med brev af 22. februar 2012 fremsendt et udkast til lovforslag, der har til formål at fastholde den gældende aldersgrænse for førere af lille knallert til 16 år. Det foreslås derfor at ophæve den nedsættelse af aldersgrænsen, som blev vedtaget sidste forår, og som skulle være trådt i kraft den 19. januar 2013.

Cyklistforbundet kan fuldt ud støtte forslaget. Vi er enige med regeringen i, at en nedsættelse af aldersgrænsen ville have svækket færdselssikkerheden og ført til flere alvorlige ulykker blandt helt unge.

Erfaringen viser, at unge knallertkørere ofte tager flere chancer og generelt er mere frygtløse i trafikken. Der er absolut ikke grund til at nedsætte aldersgrænsen i forhold til unge, der kan have svært ved at overskue konsekvenserne af deres handlinger.

Et af vores medlemmer udtrykte det på denne måde, da vi fik det ny forslag i høring: *"Det er godt, at det forslag, som med sikkerhed havde kostet unge især drenge, liv eller forstand og fjrlighed nu er omstødt. Jeg kender en tidligere kvik og glad dreng, som må leve med hjerneskade resten af livet, fordi han kørte ind i et træ på knallert. Netop en af dem fra et udkantsområde, som man gerne ville hjælpe ved at sætte aldersgrænsen ned."*

I stedet for at vænne unge tidligt til en motoriseret transportform, bør de motiveres til at tage cyklen; eventuelt en el-cykel ved større transportafstande. Det er både sundere og mere miljøvenligt end knallertkørsel, jf. også intentionerne i den grønne trafikaftale af 29. januar 2009.

Utryghed er en af de helt store barrierer i forhold til om danskerne vælger cyklen i hverdagen. Vi får vedvarende klager fra cyklister over knallerter på cykelstien, og vi skal foreslå, at cykelstierne forbeholdes pedaldreven trafik. Knallerterne bør ikke være tilladt på cykelstier.

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

Med venlig hilsen

**Claus S. Hansen**

Landsformand  
Tlf. 4142 4816  
[csh@pc.dk](mailto:csh@pc.dk)

**Jens Loft Rasmussen**

direktør  
Tlf. 6160 3675  
[jlr@dcf.dk](mailto:jlr@dcf.dk)



Justitsministeriet  
Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

## Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven – Jeres sagsnummer 2012-801-0004

Dansk Erhverv har gennemgået ovenstående høring og har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH  
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-  
Deres ref.: 2012-801-0004  
Vores ref.: 2011-00256

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Sendt til: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk) og  
[mdt@jm.dk](mailto:mdt@jm.dk)

8. marts 2012

Datatilsynet  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200  
Fax 3319 3218

E-post  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[www.datatilsynet.dk](http://www.datatilsynet.dk)

J.nr. 2012-111-0003  
Sagsbehandler  
Kristian Gyde Poulsen  
Direkte 3319 3215

**Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert) - Justitsministeriets sagsnr. 2012-801-0004**

Ved e-mail af 22. februar 2012 har Justitsministeriet anmodet Datatilsynet om bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet giver ikke Datatilsynet anledning til bemærkninger.

Datatilsynet forudsætter, at persondatalovens<sup>1</sup> bestemmelser vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Datatilsynet skal for god ordens skyld bemærke, at det følger af persondatalovens § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af oplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Med venlig hilsen

Kristian Gyde Poulsen

---

<sup>1</sup> Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer

Dato: 8. marts 2012

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 22. februar 2012 anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver Dommerforeningen anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette svar sendes alene elektronisk og til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk).

Der henvises til sagsnummer 2012-801-0004.

Med venlig hilsen

Mikael Sjöberg



dommerfuldmægtigforeningen

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen - Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

København, den 11. marts 2012

**Vedr. Deres sagsnr. 2012-801-0004**

Justitsministeriet har ved e-mail af 22. februar 2012 anmodet om Dommerfuldmægtigforeningens eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

Foreningen skal i den anledning meddele, at foreningen ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Dette høringssvar sendes elektronisk til: [mdt@jm.dk](mailto:mdt@jm.dk)

På foreningens vegne,

Stine Nielsen  
Høringsansvarlig  
Dommerfuldmægtigforeningen

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

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

J. nr. 2012-4101-0007-2  
Sagsbeh. Sofie Nygaard  
Mikkelsen  
Dir.tlf. 99 68 42 28  
Mail snm@domstolsstyrelsen.dk

23. februar 2012

**Høring vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven**

Justitsministeriet har ved e-mail af 22. februar 2012 anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

Domstolsstyrelsen har ingen bemærkninger til lovudkastet.

Med venlig hilsen

Niels Juhl

Justitsministeriet  
Civil og Politiafdelingen  
Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

15. marts 2012

II

**Vedr. høring af 22. februar 2012 over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for lille knallert) (Sagsnr. 2012-801-0004)**

DTU Transport har modtaget høringen om forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert) og finder det meget positivt, at det tidligere lovforslag nu foreslås ændret igen, således at man skal være 16 år, for at måtte føre lille knallert.

DTU Transport har i et tidligere høringssvar af 27. august 2010 redegjort for de trafikikkerhedsmæssige årsager til at unge bør være 16 år for at kunne opnå førerret til lille knallert.

Det fremgår heraf bl.a. at i forhold til 15 hhv. 16-årige knallertførere viser både dansk og udenlandsk forskning, at alderen er en betydelig faktor, når det drejer sig om uheldsrisiko i trafikken.

I 1971 sænkede man i Danmark alderen for at måtte køre knallert fra 16 til 15 år, og det fremgik af en efterfølgende undersøgelse, at 15-årige begyndere havde flere uheld end 16-årige begyndere, og at 16-årige, som havde kørt knallert i et år, havde større uheldsrisiko end de 17-årige som havde kørt knallert i et år. Alderen var således en væsentlig faktor.

I Østrig satte man i 1997 knallertalderen ned til 15 år, hvilket medførte en voldsom stigning i antal dræbte og tilskadede 15-årige knallertførere, uden at man fik et tilsvarende fald blandt de 16-årige (Schoon, 2002; Ledineg m.fl. 2009).

I Holland må man som 16-årig køre på både lille og stor knallert, og hollandske forskere, der nøje har gennemgået den tilgængelige viden på området, har foreslået at aldersgrænsen sættes op til 18 år på grund af den store risiko ved knallertkørsel og aldersfaktorens betydning. (SWOV: Factsheet 2006 og 2009)

Endelig påpeges det, at hjerneforskning i de senere år tyder på, at hjernen ikke er fuldt udviklet før i tyverne, hvilket kan være en del af forklaringen på de unges højere uheldsrisiko (Møller, 2008)

Referencer:

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



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

Schoon, C.: Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1 category (125 cc) motorcycle. SWOV, R-2004-10. Leischendam, 2006

Med venlig hilsen

Lotte Larsen  
Seniorrådgiver

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

27. august 2010

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Gitte Carstensen  
Seniorforsker

**Referencer:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Swov Fact sheet: Young moped riders. Leidschendam, 2006.

[http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Young\\_mopedists.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Young_mopedists.pdf)

Swov Fact sheet: Moped and light-moped riders. Leidschendam, 2009.

[http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Moped\\_riders.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Moped_riders.pdf)

## Michael de Thurah

---

**Fra:** Helen Amundsen [ha@fbr.dk]  
**Sendt:** 16. marts 2012 13:52  
**Til:** Justitsministeriet; Michael de Thurah  
**Cc:** Pia Saxild; Vagn Jelsøe  
**Emne:** Vedr. Høring over udkast til ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert)

Forbrugerrådet har modtaget Justitsministeriets brev af 22. februar 2012, sagsnr. 2012-801-0004 vedr. høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (aldersgrænse for førere af lille knallert) og har følgende bemærkning. Eftersom ændringerne er begrundet i væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn kan Forbrugerrådet tilslutte sig forslaget.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe  
Afedingschef

Helen Amundsen  
Ingeniør

**TÆNK** FORBRUGERRÅDET  
Danish Consumer Council  
Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, Danmark

Forbrugerrådet er en uafhængig interesseorganisation, der varetager alle forbrugeres interesser over for erhvervslivet og myndighederne. Forbrugerrådet udgiver TÆNK - Danmarks uafhængige forbrugermagasin. Se mere på [www.taenk.dk](http://www.taenk.dk).



Justitsministeriet, Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade  
1216 København K  
Att.: Michael de Thurah

23-02-2012

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

Dir. fax  
+45 45 27 09 88

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
02-2012-39038

Ref: DBL/

**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven – sagsnr. 2012-801-0004**

Justitsministeriet har den 22. februar 2012 anmodet om en udtalelse om lovforslag om ændring af færdselsloven vedr. aldersgrænsen for førere af lille knallert.

FDM kan tilslutte sig lovforslaget. På baggrund af de ved høring i sommeren 2010 fremkomne udtalelser og erfaringen fra tidligere, finder FDM det rigtigst at den nuværende aldersgrænse på 16 år opretholdes ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
jurist

Rådgivningen

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40  
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

## Michael de Thurah

---

**Fra:** Marcus Rosenstock [mro@forsikringogpension.dk]  
**Sendt:** 7. marts 2012 10:39  
**Til:** Motorforsikringsudvalget; Michael de Thurah  
**Emne:** Udkast til lovforslag til Lov om ændringer i færdselsloven - høringsvar

**docId:** <http://101v035/sjdep09p/DOK365514>  
**SJ:** 1

Kære Michael,

Forsikring & Pension takker for muligheden for at blive hørt vedrørende lovforslaget om ændring af færdselsloven.


Forsikring & Pension har ingen bemærkninger til udkastet til lovforslaget udover, at vi støtter lovforslaget.

Med venlig hilsen

**Forsikring & Pension**  
Skades- og motorforsikring

Marcus Rosenstock  
Studentermødjhjælper  
Tlf: 41 91 91 91  
Fax: 41 91 91 92  
Dir: 41 91 91 41

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf: 41 91 91 91  
fax: 41 91 91 92  
[www.forsikringogpension.dk](http://www.forsikringogpension.dk)

 Tænk på miljøet, før du printer denne mail og/eller de vedhæftede dokumenter.

 Be green; keep it on the screen.

Justitsministeriet  
jm@jm.dk

STRANDGADE 56  
DK-1401 KØBENHAVN K  
TEL. +45 32 69 88 88  
FAX +45 32 69 88 00  
CENTER@HUMANRIGHTS.DK  
WWW.MENNESKERET.DK  
WWW.HUMANRIGHTS.DK

DATO 29. februar 2012  
J.NR.  
540.10/26782/SWG

**Høring over forslag til lov om ændring af færdsesloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert)**

Institut for Menneskerettigheder har ved e-mail af 22. februar 2012 fra Justitsministeriet modtaget ovennævnte høring.

Institut for Menneskerettigheder har ikke bemærkninger til lovudkastet.

Der henvises til sags.nr. 2012-801-0004.

Med venlig hilsen

Sara W. Guldagger

Jesper Andersen

2012-801-0004 (MDT) MDT

**Fra:** Carsten Abild [Carsten.Abild@regionsyddanmark.dk]  
**Sendt:** 1. marts 2012 20:17  
**Til:** Jesper Andersen  
**Emne:** SV: Høring over udkast til ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert)

Kære Jesper Andersen.

Landsforeningen  
Otterup, den 1. marts 2012  
"Landsbyerne i Danmark"  
Carsten Abild (formand)  
Strandvejen 50  
5450 Otterup

Hermed "Landsbyerne i Danmarks" høringssvar over udkast til ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert):

Landsforeningen "Landsbyerne i Danmark" hilste det meget velkommen, da Folketinget i 2011 vedtog at sænke aldersgrænsen fra januar 2013 for kørsel med lille knallert til 15 år. Dette i kombination med opstramning af køreundervisningen samt sanktionering ved ulovlig kørsel.

Vi så det som en tiltrængt styrkelse af de unges mobilitet samtidig med, at trafiksikkerheden blev tilgodeset ved relevante opstramninger.

Derfor kan vi ikke anbefale den nu foreslåede fastholdelse af aldersgrænsen på 16 år.

Vi mener, at knallerten har en meget stor betydning for de unges mobilitet, ikke mindst uden for de større byer. På landet er der ofte langt mellem busserne, som der er langt til skolen/uddannelsesstedet og til fritidsaktiviteterne.

I de øvrige europæiske lande må den unge køre på knallert fra 14 – 15 års alderen.

I stedet for den foreslåede lovændring vil "Landsbyerne i Danmark" anbefale, at regeringen overvejer muligheden for at sænke aldersgrænsen for kørsel med stor knallert fra 18 år til 16 år. Vi får hermed en mere glidende overgang fra cykel over lille knallert (15 år) og stor knallert (16 år) til bil/motorcykel (18 år) - til gavn for trafiksikkerheden.

Carsten Abild

**Fra:** Jesper Andersen [mailto:jan@jm.dk]

**Sendt:** 22. februar 2012 13:18

**Til:** [info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk); [jbe011@politi.dk](mailto:jbe011@politi.dk); [hoeringer@dommerfm.dk](mailto:hoeringer@dommerfm.dk); [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk); [info@danskecykelhandlere.dk](mailto:info@danskecykelhandlere.dk); Carsten Abild; [mikaelsjoeberg@oestrelandsret.dk](mailto:mikaelsjoeberg@oestrelandsret.dk); [skakontor@mail.dk](mailto:skakontor@mail.dk); [fbr@fbr.dk](mailto:fbr@fbr.dk); [dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk); [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); [post@oestrelandsret.dk](mailto:post@oestrelandsret.dk); [transport@transport.dtu.dk](mailto:transport@transport.dtu.dk); [mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [odense@domstol.dk](mailto:odense@domstol.dk); [administration.kbh@domstol.dk](mailto:administration.kbh@domstol.dk); [keld@arentsminde12.dk](mailto:keld@arentsminde12.dk); [landsformand@dk-u.dk](mailto:landsformand@dk-u.dk); [fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk); [lu@lus.dk](mailto:lu@lus.dk); [rigsadvokaten@ankl.dk](mailto:rigsadvokaten@ankl.dk); [koerelands@get2net.dk](mailto:koerelands@get2net.dk); [mail@landdistrikterne.dk](mailto:mail@landdistrikterne.dk); [post@vestrelandsret.dk](mailto:post@vestrelandsret.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk); [mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); [roskilde@domstol.dk](mailto:roskilde@domstol.dk); [lyngby@domstol.dk](mailto:lyngby@domstol.dk); [hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk); [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk); [viborg@domstol.dk](mailto:viborg@domstol.dk); [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk); [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk); [in@mctc.dk](mailto:in@mctc.dk); [info@danskecykelhandlere.dk](mailto:info@danskecykelhandlere.dk); [erikfinnich@webspeed.dk](mailto:erikfinnich@webspeed.dk); [ungdomsringen@ungdomsringen.dk](mailto:ungdomsringen@ungdomsringen.dk); [formanden@dki.nu](mailto:formanden@dki.nu); [fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk);

# Københavns Byret



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv 25  
1450 København K.  
Tlf. 33 44 80 00  
Fax 33 44 84 88  
CVR 21 65 95 09  
[administration.kbh@domstol.dk](mailto:administration.kbh@domstol.dk)  
**J. nr. 9099.2012.14**

Den 28. februar 2012

Ved en mail af 22. februar 2012 har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at forslaget ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til j.nr. 2012-801-0004.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen



Vestre Landsret  
Præsidenten



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

J.nr. 40A-VL-10-12  
Den 08/03-2012

Justitsministeriet har ved brev af 22. februar 2012 anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette svar sendes alene elektronisk og til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk) med kopi til [mdt@jm.dk](mailto:mdt@jm.dk).

Der henvises til sagsnummer 2012-801-0004.

Med venlig hilsen

  
Bjarne Christensen

Østre Landsret  
Præsidenten



Den **29 FEB. 2012**  
J.nr. 40A-ØL-11-12  
Init: mbm


Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Justitsministeriet har ved brev af 22. februar 2012 (sagsnr. 2012-801-0004) anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven.

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette svar sendes alene elektronisk til [mdt@jm.dk](mailto:mdt@jm.dk).

Med venlig hilsen

  
Bent Carlsen  
Ellen Busck Porsbo

Justitsministeriet  
Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

DATO 13. marts 2012

JOURNAL NR.  
RA-2012-700-0023

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSE  
SAGSBEHANDLER: BAE

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00  
FAX 33 43 67 10

Ved e-mail af 22. februar 2012 (j.nr. 2012-801-0004) har Justitsministeriet anmodet om Rigsadvokatens eventuelle bemærkninger til et fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

Det kan i den anledning oplyses, at udkastet til lovforslag ikke giver mig anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Svend Larsen

Justitsministeriet  
Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

16. marts 2012  
J.nr.: 2012-9020-361 / GAT 90  
Sagsbehandler: Grethe Albert Troelsen

**POLITIOMRÅDET**  
**National Beredskabsenhed**

**Juridisk Sekretariat**  
Polititorvet 14  
1780 København V

Telefon: 3314 8888  
Lokal: 3076  
Telefax: 3343 0004

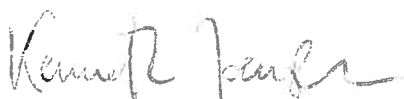
E-mail: [rpchi@politi.dk](mailto:rpchi@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Ved e-mail af 22. februar 2012 (sagsnr. 2012-801-0004) har Justitsministeriet anmodet Rigspolitiet om en udtalelse over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).

For så vidt angår aldersgrænsen for førere af lille knallert henvises til Rigspolitiets udtalelse vedrørende et revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselslovens og ungdomsskoleloven (sagsnr. 2008-801-0027), der er fremsendt til Justitsministeriet den 14. september 2010. Udtalelsen vedlægges i kopi.

Rigspolitiet har ikke derudover bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

  
Kenneth Joensen  
vicepolitimester



14 SEP. 2010

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

J.nr 2009-9020-173 / EGC 195  
Sagsbehandler: Grethe Albert Troelsen

POLITIOMRÅDET

POLITISTABEN

Færdsels- og  
Udlændingekontoret  
Ellebjergrvej 52, 2  
2450 København SV

Telefon: 3314 8888  
Telefax: 4515 0004

E-mail: [fogb.afd@politi.dk](mailto:fogb.afd@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

KOPI

Ved brev af 27. juli 2010 (sagsnr. 2008-801-0027) har Justitsministeriet anmodet Rigspolitiet om en udtalelse over et revideret udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ungdomsskoleloven (Knallertkørekort og sanktioner ved kørsel på knallert m.v.), herunder hvorvidt der er anledning til at justere de gældende aldersgrænser for kørsel på henholdsvis lille og stor knallert.

Rigspolitiet har i den anledning anmodet samtlige politikredse om en udtalelse vedrørende såvel politi-/færdselssikkerhedsmæssige som ressourcemæssige forhold. På baggrund af politikredsenes udtalelser og Rigspolitiets øvrige gennemgang af lovforslaget skal Rigspolitiet udtale følgende:

1.

Det fremgår af forslaget til § 129, stk. 4, at såfremt en person ubetinget frakendes førerretten til lille knallert, kan tidspunktet for, hvornår den pågældende kan erhverve førerret for så vidt angår kørekort med et alderskrav på 18 år, udskydes, til den pågældende fylder 18 år og 6 måneder. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at såfremt den pågældende på afgørelsestidspunktet har erhvervet en sådan førerret, frakendes den pågældende førerretten til det fyldte 18 år og 6 måneder. Bestemmelsen i § 60 a vedrørende kontrollerende køreprøve finder ikke anvendelse.

Ifølge § 129, stk. 7, kan retten i gentagelsestilfælde forlænge udskydelsen eller frakendelsen.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at der kan være anledning til af færdselssikkerhedsmæssige årsager at overveje, om der efter en vis periode – f.eks. efter 1 år – bør stilles krav om, at der skal gennemføres en kontrollerende køreprøve som betingelse for generhvervelse af førerretten. Rigspolitiet skal i den forbindelse bemærke, at der i disse tilfælde er tale om helt unge og meget uerfarne bilister, som uden nogen egentlig praktisk erfaring kan begive sig ud i trafikken i bil, motorcykel eller stor knallert, uden at der stilles krav om kontrollerende køreprøve, hvilket finde betænkeligt.



2.

Lovforslaget indeholder endvidere udvidet adgang til konfiskation af lille knallert, herunder forslag om obligatorisk konfiskation, jf. forslaget til § 133 a, stk. 4.

Der må således forventes et stigende antal sager, som skal indbringes for retten, idet der i bekendtgørelsen om udenretlig konfiskation alene er hjemmel til konfiskation af knallertdele - og ikke hele knallerter.

Der foreslås på den baggrund, at det overvejes at tilvejebringe hjemmel for udenretlig konfiskation af hele knallerten.

3.

Rigspolitiet nedsatte i 2008 på Justitsministeriets anmodning en arbejdsgruppe med den opgave at gennemføre en revision af knallertområdet i lyset af anbefalingerne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og EU's tredje kørekortdirektiv, jf. herved de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Arbejdsgruppen, der bestod af repræsentanter for Rigspolitiet, Rigsadvokaten, Rådet for Sikker Trafik og Justitsministeriet, afgav den 2. december 2008 et notat om sine anbefalinger om krav til kørsel på lille og stor knallert. Lovforslaget bygger – med visse justeringer – på notatet.

Spørgsmålet om eventuel justering af de gældende aldersgrænser for kørsel på henholdsvis lille og stor knallert indgik i arbejdsgruppens overvejelser, idet direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at hæve eller sænke aldersgrænsen for stor knallert op til 18 år eller ned til 14 år.

Det fremgår af arbejdsgruppens notat bl.a., at såvel europæiske som danske ulykkes- og transporttal viser, at knallerter sammen med motorcykler er de farligste transportmidler i trafikken. Det fremgår endvidere, at beregninger fra DTU-Transport viser, at risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet på knallert er 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. På den baggrund vurderede arbejdsgruppen, at der ikke var færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at ændre de gældende alderskrav til knallertførere, hvorfor arbejdsgruppen anbefalede, at aldersgrænsen for at føre lille knallert forbliver de nuværende 16 år, og at grænsen for stor knallert forbliver de nuværende 18 år.

Rigspolitiet kan fortsat henholde sig til arbejdsgruppens anbefaling og finder således ikke, at der er grundlag for at ændre aldersgrænsen for at føre lille eller stor knallert.




Vedrørende de ressourcemæssige konsekvenser af lovforslaget bemærkes, at den nye kørekortkategori AM til lille knallert for politiet vil medføre en stigning i antallet af teoriprøver. Dette vil bevirke et øget ressourceforbrug i forbindelse med udvikling, implementering samt afvikling af disse prøver.

Lovforslaget vil endvidere, hvis de foreslåede arbejdsgange skal understøttes optimalt, medføre ændringer i adskillige af politiets IT-systemer, blandt andet Kriminalregisteret, ATKS, POLSAS og POLSAG.

Vurderingen, baseret på lovforslagets nuværende formulering, er, at det samlede omkostningsniveau vil udgøre ca. 10-15 mio. kr., og at tidshorizonten for implementering vil være på omkring 10-12 måneder efter lovens vedtagelse.

Med venlig hilsen

  
Michael Sverdlin-Højer  
politimester

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Færdselskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
www.sikkertrafik.dk

**Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af  
Færdselsloven - Aldersgrænsen for førere af  
lille knallert**

16. marts 2012

Rådet for Sikker Trafik er meget positive over for lovforslaget, som medfører, at aldersgrænsen for at køre på lille knallert bliver fastholdt på 16 år frem for at blive sat ned til 15 år.

Rådet for Sikker Trafik henviser primært til vores tidligere høringssvar af 27. august 2010 (vedlagt) samt til rapporten "Aldersgrænse for knallertkørsel – og anden lovgivning i relation til knallertkørsel" (Trafitec 2010).

Kort sagt peger al dokumentation på, at en sænket aldersgrænse til 15 år vil have en betydelig negativ effekt på unge knallertkøreres trafiksikkerhed og dermed modarbejde alle de indsatser, der bliver gjort for at reducere det alt for høje antal unge, der bliver dræbt og kvæstet i trafikken hvert år. Indsatser, som følger de mål og anbefalinger, som Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet. Derfor bør aldersgrænsen bevares på 16 år.

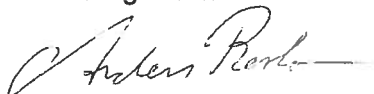
**Sammenfatning af argumenterne for at bevare aldersgrænsen på 16 år:**

- Selv om antallet af ulykker med unge er faldet de seneste år, er unge fortsat overrepræsenterede i trafikulykker. En af de vigtigste indsatser på trafiksikkerhedsområdet er at sikre, at antallet af ulykker med unge ikke stiger.
- Knallertkørsel er den farligste transportform på de danske veje, og risikoen for at blive dræbt eller kvæstet er meget stor, sammenlignet med andre transportformer. De to farligste år i trafikken for unge er, når de er 16 og 17 år og begynder at køre på knallert. Man bør ikke udsætte 15-årige for den risiko.



- Sættes aldersgrænsen ned til 15 år, vil de 15-årige gå fra at være et rimeligt sikkert alderstrin på linje med de 26-30-årige til at blive alderstrinnet med den højeste risiko i trafikken næst efter de 18-årige.
- Tidligere erfaringer med sænkning af aldersgrænsen i Danmark er negative. Fra 1971 til 1980, hvor aldersgrænsen blev sænket fra 16 til 15 år, blev antallet af tilskadekomne 15-årige knallertkørere ca. femdoblet.
- I dag ville en sænkning af aldersgrænsen utvivlsomt også betyde flere dræbte og kvæstede i trafikken. Beregninger viser, at det samlede antal af dræbte og tilskadekomne 15-årige ca. vil blive fordoblet. Derudover vil det koste samfundet dyrt i udgifter, der er tilknyttet ulykkerne.
- Erfaringer fra Østrig, hvor aldersgrænsen blev sat ned fra 16 til 15 år i 2002 viser, at antallet af personskader blandt 15-årige ca. er 7-8 dobbelt.
- Det er positivt, at der bliver indført forbedre knallertundervisning, prøver og skærpede sanktioner for ulovlig knallertkørsel. Men disse ting kan slet ikke opveje konsekvenserne ved at lade 15-årige køre på knallert. Det handler om, at de unge måske nok forstår risikoen, men pga. deres umodenhed handler de ikke efter det. De tager chancer og løber risici, selvom de godt ved, det er farligt. Jo yngre man er, jo mere farligt er det at være "nybegynder" på et køretøj.
- Politiet ville skulle sætte betydelige resurser af til at kunne opretholde samme kontrolniveauet som i dag i forhold til, at der ville komme mange flere unge knallertkørere på vejene end i dag, hvis aldersgrænsen blev sat ned.
- Et øget antal unge på knallert vil øge utrygheden i boligområder, der i forvejen har problemer med unges knallertkørsel.

Med venlig hilsen



**Anders Rosbo**  
direktør

**Til Justitsministeriet  
Att.: Færdsels- og Våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K**

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø  
T +45 39 16 39 39  
www.sikkertrafik.dk

**Udtalelse fra Rådet for Sikker Trafik (herefter kaldet Rådet) vedr. høring over revideret knallertlovsforslag**

27. august 2010

**Rådet har i forbindelse med fremsendelsen af det reviderede knallertforslag følgende bemærkninger:**

**Generelt**

Knallertkørsel, og især kørsel på knallert 30, er uden sammenligning den farligste transportform på de danske veje. Rådet vurderer, at det foreliggende forslag har et potentiale til at forbedre trafiksikkerheden for knallertkørsel i Danmark. Det gælder især de skærpede krav til køreuddannelsen for lille knallert, muligheden for betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert samt mulighederne for udskydelse af tidspunktet for at erhverve kørekort til bil.

Rådet ser samtidig lovforslaget som en imødekommelse af Færdsels sikkerhedskommissionens anbefalinger om styrkelse af køreuddannelsen og muligheder for at udskyde tidspunktet for erhvervelse af kørekort til bil.

**Ændringer i forhold til tidligere lovforslag af 19. januar 2009**

Rådet vurderer, at det er en styrke og forenkling, at de nuværende definitioner af lille og stor knallert bibeholdes.

Rådet finder, at det er en rigtig løsning, at den nye køreuddannelse til knallert 30 fortsat er i ungdomsskolernes regi, da de har den trafikfaglige og pædagogiske baggrund for undervisning af unge i 16 års alderen.

**Eventuel justering af aldersgrænser**

Med de gældende aldersgrænser for kørsel på lille (knallert 30) og stor knallert (knallert 45) vil en eventuel ændring af aldersgrænser kun kunne ske ved at sænke aldersgrænsen for henholdsvis lille og stor knallert. De forslag, der har været debatteret i offentligheden, har gået på en sænkelse af aldersgrænsen fra

16 til 15 år for knallert 30 og fra 18 til 16 år for knallert 45. Det er derfor disse lavere aldersgrænser, der kommenteres i det følgende.

### **Eventuel justering af aldersgrænse for lille knallert (knallert 30) fra 16 til 15 år**

Rådet vil på det kraftigste fraråde at sænke aldersgrænsen for knallert 30 til 15 år på baggrund af følgende forhold:

#### **Risiko ved knallertkørsel i forhold til andre transportformer**

Risikoen - her forstået som risikoen for, at knallertkøreren bliver dræbt eller alvorligt kvæstet målt pr. 10 mill. kørte kilometer - er ved knallertkørsel, især knallert 30, meget stor i forhold til andre transportformer.

Sænker man aldersgrænsen, åbner man op for, at nye årgange 15-årige kan skifte et relativt meget mindre farligt transportmiddel (cykel) ud med et, som har en meget større risiko (lille knallert).

Eksempelvis er risikoen på lille knallert (knallert 30) omkring 15-20 gange højere end risikoen på cykel og til fods, mens den er ca. 200 gange højere end i bil og ca. 1.000 gange højere end i bus. Risikoen på lille knallert er også 6-7 gange højere end risiko på stor knallert (knallert 45). (*DTU Transport, 2008*)

Tal for risiko i fire andre europæiske lande (Sverige, Storbritannien, Holland og Norge) viser nogenlunde samme forskelle i relativ risiko mellem transportformer (*Elvik et al., 2009*).

**En aldersgrænse på 15 år for lille knallert vil få en stor andel af 15-årige cyklister til at skifte til knallert 30 og dermed øge knallerttrafikken. Den betydeligt større risiko, der er forbundet med knallertkørsel, vil derfor medføre flere dræbte og tilskadede i trafikken.**

#### **Danske erfaringer – før og nu**

Erfaringer med en sænkelse af aldersgrænsen fra 16 år til 15 år i maj 1971 og frem til aldersgrænsen blev hævet til 16 år i 1980, viste, at antallet af tilskadede 15-årige knallertkørere steg fra ca. 100-150 pr. år til ca. 600-800 pr. år, altså hvad der svarer til ca. en femdobling.

Ulykkestallene for knallerter, kørselsmønstre og knallerterers køreegenskaber er ændret væsentligt siden 70'erne, ligesom der efterfølgende er gennemført obligatorisk køreuddannelse og lov om hjelmbrug. Erfaringerne kan derfor ikke direkte overføres til i dag.

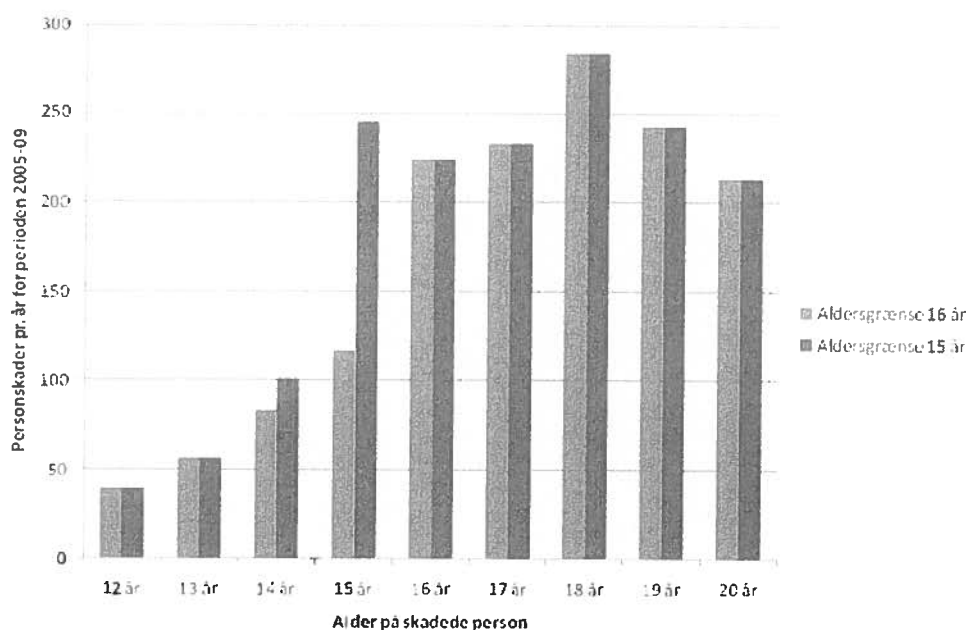
For at undersøge den forventede effekt af en sænkning af aldersgrænsen til 15 år i dag, har Rådet bedt et uafhængigt konsulentfirma om at gennemføre en analyse af de danske erfaringer fra 1970'erne samt at estimere effekten af en tilsvarende ændring af aldersgrænsen i forhold til nutidige trafiktal og trafikforhold.

Undersøgelsen *Aldersgrænse for knallertkørsel - og anden lovgivning i relation til knallertkørsel* er udført af Trafitec et af de førende konsulentfirmaer i Danmark inden for effektvurdering af trafikikkerhedstiltag.

**Resultatet af undersøgelsen viser, at antallet af personskader på knallert vil stige med 335 % blandt 15-årige og 149 % blandt 14-årige.**

Der må derfor forventes en fordobling i antallet af samtlige dræbte og tilskadekomne 15-årige (alle trafikantarter), hvis aldersgrænsen sænkes til 15 år. Af figuren nedenfor ses, at 15-åriges personskader mere end fordobles ved sænkning af aldersgrænsen for knallertkørsel fra 16 til 15 år. **Faktisk vil de 15-årige gå fra at være et rimeligt sikkert alderstrin på linje med de 26-30-årige til at blive alderstrinnet med den højeste risiko i trafikken næst efter de 18-årige.**

**Samtidigt står det klart, at en sænkning af alderen til 15 år ikke medfører et fald i dræbte 16- og 17-årige.**



*Antallet af observerede personskader pr. år i 2005-09 blandt 12-20-årige ved en aldersgrænse for knallertkørsel på 16 år (det antal personskader Politiet har rapporteret), og det forventede antal personskader pr. år i 2005-09 ved en aldersgrænse på 15 år. (Trafitec 2010)*

Hvis aldersgrænsen for knallertbevis var sænket til 15 år i perioden 2005-09, så ville der hvert år i denne periode være forekommet 2 dræbte, 74 alvorlige og 71 lette skader mere om året, eller i alt 147 flere personskader om året blandt 14-15-årige. Tallet er forbundet med en vis usikkerhed, men man kan med 95 pro-

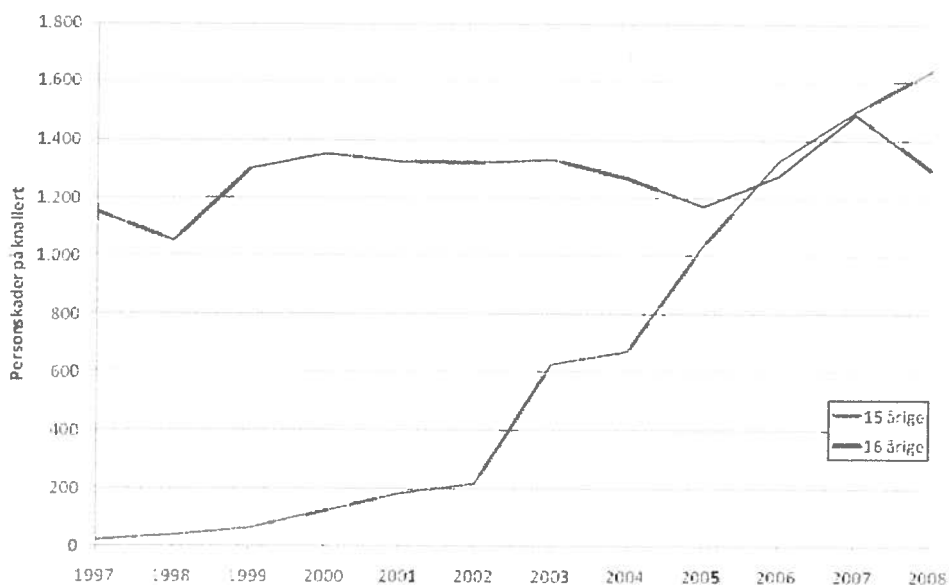
cents sandsynlig forvente, at antallet af personskader stiger mellem 106 og 196 om året.

### Udenlandske erfaringer med ændrede aldersgrænser for knallert

#### Østrig

I oktober 2002 blev aldersgrænsen for knallertkørsel i Østrig sat ned fra 16 til 15 år. På figuren herunder ses resultatet, en stigning fra ca. 200 til 1600 personskader blandt 15-årige på knallert, svarende til en 7-8-dobling. Disse nutidige erfaringer svarer til de danske erfaringer i 70'erne.

Det skal bemærkes, at lovgivningen i Østrig kun indbefatter en type knallert, nemlig stor knallert (knallert-45).



*Personskader på knallert i Østrig blandt 15 og 16-årige 1997-2008. I oktober 2002 tillades 15-årige at køre på knallert. (Ledineg et al., 2009)*

**Det eneste nyere eksempler på konsekvensen af at sænke aldersgrænsen fra 16 år til 15 år i et land som er rimeligt sammenligneligt med Danmark, viser konsekvenser, som er ligeså dramatiske som de danske erfaringer i 70'erne.**

#### Sverige

Til brug for Rådets besvarelse har vi indhentet kommentarer fra den førende svenske trafikikkerhedsekspert inden for køreuddannelse. **Nils Petter Greger-**

**sen:** Trafiksäkerhetschef i NTF, professor i folkhälsovetenskap og Sveriges førende trafiksikkerhedseksperter i køreuddannelse:

*" I Sverige är det 15-åringar som har de flesta olyckorna på moped. Räknat per årskull har 15-åringar 3 gånger fler svårt skadade än 16-17-åringar. Mopeden är därtill det farligaste fordonet vi har om man räknar antal skadade eller antal dödade per körda kilometer. I Sverige är risken att dödas 30 gånger högre med moped än med bil och 7 gånger högre än med cykel. För svår skada är risken med moped 50 gånger högre än med bil och 7 gånger högre än med cykel. Den svenska regeringens viktigaste argument för att behålla 15-årsgräns är att 15-åringar på landsbygd ska ha tillgång till ett effektivt transportmedel där det inte finns andra alternativ. NTF frågar om det är nödvändigt att ge dem det farligaste av alla fordon. Vi har inte fått svar på det.*

*Det är utifrån tillgänglig forskning helt klart att olyckorna skulle öka om åldergränsen för att få köra skulle sänkas. Skälen till att en sänkning av åldergränsen skulle leda till fler dödade och skadade är flera. Genom att sänka åldergränsen kommer, enligt den forskning som finns om nybörjarolyckor, den initiala olycksrisken att öka påtagligt. Nybörjarolyckor beror både på att man är oerfaren (som man ju är som nybörjare oberoende av ålder) och på att man är ung. Att vara ung betyder att man är omogen, men också att man har mindre livserfarenhet. Forskning visar otvetydigt att ju yngre man är som nybörjare på ett fordon, desto högre är den initiala nybörjarrisken. Ökningen av nybörjarrisken är extra kraftig i de yngre åldrarna runt 14-17 år. Detta finns visat för bilförare, mc-förare och förare av tunga fordon. För moped finns inga sådana studier eftersom det inte finns data som kopplar förare och fordon för moped, men det finns inget skäl som talar emot att detta är fallet också bland mopeditister.*

Samlet peger de udenlandske erfaringer fra lande, som er rimeligt sammenlignelige med Danmark på, at sænkning af aldersgrænse for kørsel på knallert medfører et meget markant øget antal dræbte og tilskadekomne.

Trafikforskere i lande, som i dag har en lavere aldersgrænse end Danmark, peger på hævning af aldersgrænserne for knallertkørere som et vigtigt bidrag til at øge trafikikkerheden.

### **Effekt af køreuddannelse**

Danske og udenlandske undersøgelser af obligatoriske krav om køreuddannelse og afsluttende teoretiske og praktiske prøver ser ud til at have en vis, men begrænset effekt.

### **Tidligere kørselserfarings betydning for senere ulykkesrisiko**

Blandt knallertkørere og motorcyklister synes erfaring at have en lille betydning. Det er i hovedtræk alderen - og ikke erfaringen - der har betydning for knallertkøreren og motorcyklistens risiko.

## **Sanktioner og alder**

Lovforslaget rummer en række væsentlige skærpelser af sanktioner ved overtrædelser af regler for knallertkørsel. Det er veldokumenteret, at risikoen for at blive taget i politikontroller har en langt større adfærdspåvirkning end straffens størrelse. Det er ligeledes veldokumenteret, at effekten af risiko for kontrol og sanktioner er meget afhængig af alder.

Nils Petter Gregersen påpeger i denne sammenhæng:

*Det finns flera viktiga bidragande orsaker till att nybörjarrisken skulle öka om man sänker nybörjaråldern. En sådan är socialiseringsprocessen där ungdomar utvecklas socialt/psykologiskt från barn till vuxen. Att visa att man kan, att testa gränser och att göra "rätt saker" är viktiga inslag. Normer i kamratgrupper och gruppträck blir väldigt viktiga inslag, speciellt i tonåren när den här utvecklingen är som intensivast. Får man tillgång till ett så riskfyllt verktyg för detta som mopeden redan vid 15 års ålder innebär det att man ger ungdomarna ett verktyg för och en symbol i sin socialisering och grupptillhörighet som är ett av de farligaste vi har. Det innebär en legalisering av ett ökat risktagande. En annan bidragande faktor är ungdomars utveckling av den del av hjärnan (prefrontala cortex) där funktioner som tex att reflektera över konsekvenserna av sitt handlande, göra prioriteringar mellan omedelbara upplevelser och långsiktiga mål, väga samma komplicerad information, värdera risker och visa hänsyn. Denna utveckling pågår fram till 20-25 års ålder och ju äldre man är desto bättre kan man hantera dessa uppgifter på ett bra sätt. Ju yngre man är desto större inflytande har den emotionella och impulsstyrda delen av hjärnan (limbiska systemet) eftersom dessa funktioner utvecklas betydligt tidigare. Ju yngre man är desto mer känslor och mindre förnuft och reflektion över konsekvenserna av sina beslut och beteenden. Skillnaden mellan 15 och 16 år är stor eftersom det är tonåren som är den viktigaste perioden för den här "förnuftsutvecklingen".*

*I Sverige har man från politiskt håll anfört som argument för en 15-årsgräns att 15-åringar skulle kunna klara av rollen som mopedförare på ett säkert sätt bara de får en bra utbildning. Det står dock helt klart att vi inte vet hur en sådan utbildning skulle se ut. Den behöver vara rimligt kort i tid och den måste kunna motverka alla de biologiska, psykologiska och sociala faktorer som gör att man har högre olycksrisk ju yngre man är. Eftersom 15-åringar inte har utvecklat sin förmåga att reflektera över konsekvenser, kontrollera känslor och impulser mm så måste man hitta andra pedagogiska strategier för att få dem att tänka rätt. Dessa strategier har vi inte idag. Det handlar således inte om att lära sig styra, bromsa och följa väjningsregler mm. Det handlar om motivation att köra med stora säkerhetsmarginaler, ta rätt val när det gäller trimning, hastighetsanpassning, alkohol och droger, tävlingskörning på väg, körning i bostadsområden bland oskyddade trafikanter, skjutsning, hjälmanvändning mm.*

**Disse forhold peger på, at lovforslagets skærpede sanktioner vil have betydeligt ringere effekt på 15-årige end på 16 og 17-årige og kan slet ikke opveje den negative ulykkesmæssige effekt af en eventuel aldersgrænsesænkning.**

**Politikontrol af knallerter på bekostning af forebyggende politikontrol på andre vigtige indsatsområder som sprit, fart, sele, narko m.v.**

Målrættede politikontroller udgør en vigtig forbyggende indsats i det danske trafikikkerhedsarbejde. Det er en kendsgerning, at kontroltrykket ikke opleves særligt stort blandt trafikanterne og, at øget kontrol på hovedindsatsområderne sprit/narko, hastighedsovertrædelser samt manglende sele og hjelmbrug vil kunne spare mange dræbte og tilskadekomne.

Såfremt 15-årige får adgang til at køre knallert 30, vil det beslaglægge øgede resurser til kontrol og sagsbehandling. Resurser som vil gå fra andre meget vigtige kontrolopgaver, medmindre politiet tilføres øgede resurser. Dette er næppe sandsynligt og nettoresultatet vil være en forringet politikontrol og deraf følgende negativ påvirkning af trafikikkerheden.

#### **Opsummering:**

Sammenfattende har det ikke været muligt at finde dokumentation og argumenter, som taler for en trafikikkerhedsmæssig gevinst ved at sænke aldersgrænsen til 15 år. Derimod peger al dokumentation på, at en sænket aldersgrænse på 15 år vil have en betydelig negativ effekt for knallertkørernes trafikikkerhed og det samlede trafikikkerhedsarbejde og de mål og anbefalinger, som Færdselsikkerhedskommissionen har opstillet.

#### **Eventuel justering af aldersgrænse for stor knallert (knallert 45) fra 18 til 16 år**

Der kan ikke som ved knallert 30 trækkes på tidligere danske erfaringer, som muliggør en egentlig effektundersøgelse af de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af en sænkning af aldersgrænsen fra 18 til 16 år.

I Holland, som har en aldersgrænse på 16 år for knallert 45, vurderede trafikikkerhedsforskningsinstituttet SWOV, at en hævnning af aldersgrænsen fra 16 til 18 år for kørsel på knallert (knallert-25 og knallert-45) kunne forebygge 44 dræbte og 1.650 hospitalsindlæggelser om året (*Schoon og Goldenbeld, 2003*).

Rådet vurderer, at der ikke foreligger dansk eller udenlandsk dokumentation som trafikikkerhedsmæssigt kan begrunde en nedsættelse af aldersgrænsen fra 18 til 16 år for knallert 45.



Rådet henleder Justitsministeriets opmærksomhed på, at der ved vedtagelsen af det fremsendte reviderede lovforslag skal tilvejebringes finansiering til lovinformation og udvikling af nyt undervisnings- og prøvemateriale til køreuddannelsen for knallert 30 i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Til Justitsministeriets orientering vedlægges rapporten fra Trafitec: *Aldersgrænse for knallertkørsel - og anden lovgivning i relation til knallertkørsel*, af Søren Underlien Jensen, august 2010.

Med venlig hilsen



Direktør  
Rådet for Sikker Trafik

**Jesper Andersen**

2012-801-0004 (MDT)

**Fra:** Flemming Moestrup [flm@ungdomsringen.dk]  
**Sendt:** 22. februar 2012 13:59  
**Til:** Jesper Andersen  
**Emne:** VS: Høring over udkast til ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert)  
**Vedhæftede filer:** Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til lovforslag (Aldersgrænsen for førere af lille knallert).pdf

Til Færdselskontoret  
 På vegne af Ungdomsringen takker jeg for det fremsendte.

Ungdomsringen har ingen kommentarer til lovændringerne.

Med venlig hilsen

Flemming Moestrup  
 Chefkonsulent  
 Ungdomsringen  
 Direkte: +45 65 47 21 61  
 Mobil: + 45 30 92 21 61  
[www.ungdomsringen.dk](http://www.ungdomsringen.dk)



**Fra:** Jesper Andersen [mailto:jan@jm.dk]  
**Sendt:** 22. februar 2012 13:18  
**Til:** [info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk); [jbe011@politi.dk](mailto:jbe011@politi.dk); [hoeringer@dommerfm.dk](mailto:hoeringer@dommerfm.dk); [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk); [info@danskecykelhandlere.dk](mailto:info@danskecykelhandlere.dk); [carsten.abild@regionsyddanmark.dk](mailto:carsten.abild@regionsyddanmark.dk); [mikaelsjoeberg@oestrelandsret.dk](mailto:mikaelsjoeberg@oestrelandsret.dk); [skakontor@mail.dk](mailto:skakontor@mail.dk); [fbr@fbr.dk](mailto:fbr@fbr.dk); [dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk); [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); [post@oestrelandsret.dk](mailto:post@oestrelandsret.dk); [transport@transport.dtu.dk](mailto:transport@transport.dtu.dk); [mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [odense@domstol.dk](mailto:odense@domstol.dk); [administration.kbh@domstol.dk](mailto:administration.kbh@domstol.dk); [keld@arentsminde12.dk](mailto:keld@arentsminde12.dk); [landsformand@dk-u.dk](mailto:landsformand@dk-u.dk); [fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk); [lu@lus.dk](mailto:lu@lus.dk); [rigsadvokaten@ankl.dk](mailto:rigsadvokaten@ankl.dk); [koerelands@get2net.dk](mailto:koerelands@get2net.dk); [mail@landdistrikterne.dk](mailto:mail@landdistrikterne.dk); [post@vestrelandsret.dk](mailto:post@vestrelandsret.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk); [mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); [roskilde@domstol.dk](mailto:roskilde@domstol.dk); [lyngby@domstol.dk](mailto:lyngby@domstol.dk); [hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk); [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk); [viborg@domstol.dk](mailto:viborg@domstol.dk); [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk); [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk); [in@mctc.dk](mailto:in@mctc.dk); [info@danskecykelhandlere.dk](mailto:info@danskecykelhandlere.dk); [erikfinnich@webspeed.dk](mailto:erikfinnich@webspeed.dk); Ungdomsringen; [formanden@dki.nu](mailto:formanden@dki.nu); [fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk); [politi@politi.dk](mailto:politi@politi.dk); [skovloekke@dmc-org.dk](mailto:skovloekke@dmc-org.dk); [mclf@mc-dk.dk](mailto:mclf@mc-dk.dk); [esbjerg@domstol.dk](mailto:esbjerg@domstol.dk); [ung@ungdomsskoleforeningen.dk](mailto:ung@ungdomsskoleforeningen.dk); [dcf@dcf.dk](mailto:dcf@dcf.dk); [holstebro@domstol.dk](mailto:holstebro@domstol.dk); [naestved@domstol.dk](mailto:naestved@domstol.dk); [holbaek@domstol.dk](mailto:holbaek@domstol.dk); [post@domstolsstyrelsen.dk](mailto:post@domstolsstyrelsen.dk); [sonderborg@domstol.dk](mailto:sonderborg@domstol.dk); [center@humanrights.dk](mailto:center@humanrights.dk); [hillerod@domstol.dk](mailto:hillerod@domstol.dk); [aarhus@domstol.dk](mailto:aarhus@domstol.dk); [aalborg@domstol.dk](mailto:aalborg@domstol.dk); [nykobing@domstol.dk](mailto:nykobing@domstol.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [hjorring@domstol.dk](mailto:hjorring@domstol.dk); [livogtrafik@yahoo.dk](mailto:livogtrafik@yahoo.dk)  
**Emne:** Høring over udkast til ændring af færdselsloven (aldersgrænsen for førere af lille knallert)

Se venligst vedhæftede 3 filer.

Med venlig hilsen

Jesper Andersen  
 kontorfuldmægtig

## Michael de Thurah

---

**Fra:** Søren Hanmann Larsen [shl@ungdomsskoleforeningen.dk]  
**Sendt:** 12. marts 2012 15:29  
**Til:** Michael de Thurah  
**Emne:** Høringssvar over forslag til lov om ændring af færdselsloven (knallertundervisning)

Justitsministeriet, Færdselsafdelingen  
Att.: Michael de Thurah  
Slotsholmesgade 10  
1216 København K

[mdt@jum.dk](mailto:mdt@jum.dk)

Jeres sagsnr.: 2012-801-0004

Ungdomsskoleforeningen hilser tilbagerulningen af aldersgrænsen for lille knallert til 16 år velkommen. Som vi allerede i de første høringsrunder gav udtryk for, er det ud fra færdselssikkerhedsmæssige erfaringer en bedre aldersgrænse, når nu et hovedsigte med lovændringerne netop er at mindske risikoen for ulykker.

Vi har også noteret fastsættelse af et gebyr for at gå op til prøver for anden gang for aldersgruppen under 18 år på kr. 200,-. Det er næsten halvdelen af den fulde for knallertkørekortet på kr. 420,-. Når der dertil er kommet krav om et førstehjælpskursus, kan den samlede pris for mange unge komme op over kr. 1000,-, hvilket vi oprindeligt advarede imod, da vi frygter, at mange i så fald af økonomiske årsager vil fravælge undervisning og tage chancen som uuddannet knallertkører. Derfor vil vi kraftigt opfordre til, at førstehjælpskurset tilrettelægges sådant, at det også er gyldigt senere, hvis man som 18-19-årig skal tage kørekort til bil. Det vil for de unge selv (og i de kommuner, hvor man tilbyder førstehjælp til kørekort til bil) kun betyde en fremrykning af udgiften frem for dobbelt pris, hvilket vil være centralt i disse for mange økonomisk stramme tider.

Mange hilsner

Ejnar Bo Pedersen  
Sekretariatschef

og

Søren Hanmann Larsen  
Konsulent  
Ungdomsskoleforeningen  
Rugårdsvej 9 B  
5000 Odense C  
Tlf.: 66 149 149  
direkte: 6547 2191  
e-mail: [shl@ungdomsskoleforeningen.dk](mailto:shl@ungdomsskoleforeningen.dk)

Ungdomsskoleforeningen  
**ung**