



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 26. marts 2012
Kontor: Færdselskontoret
Sagsnr.: 2012-801-0004
Dok.: 364396

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Aldersgrænsen for førere af lille knallert)

I. Høringen

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Advokater, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, KL (Kommunernes Landsforening), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, MC-Touring Club Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, præsidenterne for samtlige byretter, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Ungdomsringen, Ungdomsskoleforeningen og Veteran Knallertklubben Aktiv.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Danmarks Knallert Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Cykelhandlere, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forsikring & Pension, Institut for Menneskerettigheder, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, præsidenterne for samtlige byretter, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Ungdomsringsen og Ungdomsskoleforeningen.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med kursiv.

II. Høringssvarene

1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Institut for Menneskerettigheder, præsidenterne for samtlige byretter, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten og Ungdomsringsen har ingen bemærkninger til lovforslaget.

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

Forbrugerrådet bemærker, at rådet kan tilslutte sig lovforslaget, da det er begrundet i væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Forsikring & Pension støtter lovforslaget, men har herudover ingen bemærkninger.

2. Aldersgrænsen for førere af lille knallert

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen anfører i et fælles høringssvar, at nedsættelsen af aldersgrænsen for førere af lille knallert fra 16 til 15 år, som blev vedtaget

ved lov nr. 479 af 23. maj 2011, bør fastholdes. Til støtte herfor peges der på, at nedsættelsen af aldersgrænsen vil øge de unges mobilitet i udkantsområderne, hvor knallerten er en nødvendighed for selvstændig mobilitet. Det anføres også, at der i de senere år har været en positiv udvikling i antallet af knallertulykker, og at det ikke er farligere at køre lovligt på knallert end på f.eks. cykel. Endvidere anføres det, at en aldersgrænse på 15 år sammenholdt med de sanktionsskærper, som blev vedtaget sammen med nedsættelsen af aldersgrænsen, vil føre til en større trafikal forståelse hos de unge og dermed øge færdselssikkerheden, når de senere skal til at føre bil eller motorcykel.

Høringssvaret fra Danmarks Knallert Union m.fl. er vedlagt et tidligere høringssvar af 26. august 2010 og rapporten ”Vurdering af knallertpakkens effekter” fra august 2010 udarbejdet af analysefirmaet New Insight.

Dansk Cyklist Forbund er enige med regeringen i, at en nedsættelse af aldersgrænsen vil svække færdselssikkerheden og føre til flere alvorlige ulykker blandt de helt unge. Det anføres samtidig, at unge knallertførere ofte tager flere chancer og generelt er mere frygtløse i trafikken, ligesom de unge kan have sværere ved at overskue konsekvenserne af deres handlinger. Forbundet finder derfor, at der absolut ikke er grund til at nedsætte aldersgrænsen. I stedet peges der på, at de unge bør motiveres til at tage cyklen, eventuelt en el-cykel ved større transportafstande, da dette er sundere og mere miljøvenligt.

DTU Transport finder det meget positivt, at det foreslås at fastholde aldersgrænsen for førere af lille knallert på 16 år. DTU Transport henviser samtidig til deres tidligere høringssvar fra 27. august 2010 (vedlagt), hvori det bl.a. anføres, at både dansk og udenlandsk forskning viser, at alderen er en betydelig faktor, når det drejer sig om uheldsrisiko i trafikken. I høringssvaret fra august 2010 omtales de erfaringer, man har fra 1970'erne, hvor man herhjemme i en periode nedsatte aldersgrænsen for førere af knallert fra 16 til 15 år. Endvidere omtales erfaringer fra Østrig, hvor man i 1997 nedsatte aldersgrænsen til 15 år, hvilket medførte en voldsom stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne 15-årige, uden at der skete et tilsvarende fald blandt de 16-årige. Det påpeges også, at hjerneforskning i de seneste år tyder på, at hjernen ikke er fuldt udviklet før i tyverne, hvilket kan være en del af forklaringen på de unges højere uheldsrisiko.

Forenede Danske Motorejere (FDM) finder på baggrund af de fremkomne udtalelser ved høringen i sommeren 2010 og erfaringerne fra tidli-

gere, at det ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt er rigtigst at fastholde den nuværende aldersgrænse på 16 år.

Foreningen Landsbyerne i Danmark finder, at nedsættelsen af aldersgrænsen for førere af lille knallert til 15 år, som Folketinget vedtog i 2011, er en tiltrængt styrkelse af de unges mobilitet, ikke mindst uden for de større byer. Trafiksikkerheden er i den forbindelse blevet tilgodeset ved, at der samtidig blev vedtaget en opstamning af køreundervisningen og sanktionerne for ulovlig knallertkørsel. Foreningen kan derfor ikke anbefale den foreslåede fastholdelse af aldersgrænsen på 16 år. Herudover foreslår foreningen, at det overvejes at sænke aldersgrænsen for førere af stor knallert fra 18 til 16 år for derved at få en mere glidende overgang fra cykel over lille knallert (15 år) og stor knallert (16 år) til bil/motorcykel (18 år), hvilket vil være til gavn for trafiksikkerheden.

Rigspolitiet har vedrørende spørgsmålet om aldersgrænsen for førere af lille knallert henvist til Rigspolitiets tidligere høringssvar af 14. september 2010 (vedlagt). Rigspolitiet anfører i dette høringssvar, at den arbejdsgruppe, som blev nedsat i 2008 med henblik på at revidere reglerne for knallerter, anbefalede, at aldersgrænsen for førere af lille knallert fastholdes på 16 år. Rigspolitiet kan henholde sig til arbejdsgruppens anbefaling.

Rådet for Sikker Trafik er meget positiv over for forslaget om at fastholde den gældende aldersgrænse for førere af lille knallert på 16 år. Rådet anfører i den forbindelse, at al dokumentation peger på, at en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år vil have en betydelig negativ effekt på unge knallertføreres trafiksikkerhed og dermed modarbejde den indsats, der bliver gjort for at reducere det alt for høje antal unge, der hvert år bliver dræbt og kvæstet i trafikken. Af argumenter for ikke at nedsætte aldersgrænsen til 15 år anfører rådet bl.a., at knallerten er den farligste transportform på de danske veje, at en nedsættelse af aldersgrænsen forventes at ville medføre ca. en fordobling af antallet af dræbte og tilskadede 15-årige, og at den vedtagne forbedring af knallertuddannelsen og de vedtagne sanktionsskærpedelser ikke kan opveje de negative konsekvenser for færdselssikkerheden, som en nedsættelse af aldersgrænsen vil have.

Rådet henviser herudover til rådets tidligere høringssvar af 27. august 2010 (vedlagt).

Ungdomsskoleforeningen støtter en fastholdelse af aldersgrænsen på 16 år, idet hovedsigtet med de nye regler for knallerter er at mindske risikoen

for ulykker. Foreningen henviser i den forbindelse til sit tidligere hørings-svar af 27. august 2010, hvori foreningen peger på de dårlige færdselssikkerhedsmæssige erfaringer fra 1970'erne, hvor aldersgrænsen i en periode var nedsat til 15 år.

Justitsministeriet skal vedrørende spørgsmålet om aldersgrænsen for førere af lille knallert generelt bemærke, at lovforslaget har til formål at op-hæve den nedsættelse af aldersgrænsen for førere af lille knallert fra 16 til 15 år, som efter forslag fra den daværende regering blev vedtaget i maj 2011, og som er fastsat til at skulle træde i kraft den 19. januar 2013.

Regeringen finder, at der er væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hen-syn, som taler for, at den nuværende aldersgrænse på 16 år, der har været gældende i mange år, bør fastholdes.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.1 og 3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

For så vidt angår forslaget fra Foreningen Landsbyerne i Danmark om at nedsætte aldersgrænsen for førere af stor knallert fra 18 til 16 år bemær-kes, at Justitsministeriet finder, at der er væsentlige færdselssikkerheds-mæssige hensyn, der taler imod en sådan nedsættelse. Der henvises i den forbindelse også til, at knallertarbejdsgruppen i sin rapport fra december 2008 har anbefalet, at aldersgrænsen for førere af stor knallert fastholdes på 18 år. Spørgsmålet har i øvrigt ikke indgået i overvejelserne i forbin-delse med udarbejdelsen af dette lovforslag.

3. Økonomiske konsekvenser

3.1. Prisen for kørekort til lille knallert

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Im-portør Foreningen foreslår i deres fælles hørings-svar, at gebyret for at er-hverve kørekort til lille knallert, som ved lov nr. 479 af 23. maj 2011 er fastsat til 420 kr., i stedet fastholdes på 100 kr. (som er det beløb et knal-lertbevis koster i dag), og at det færdselsrelaterede førstehjælpskursus kommer til at indgå som en del af knallertuddannelsen i ungdomsskolerne. Dette begrundes med, at hvis knallertuddannelsen bliver for dyr, kan man frygte, at antallet af unge, som kører knallert uden at have gennemført knallertuddannelsen, vil stige.

Ungdomsskoleforeningen har noteret sig, at der foreslås indført et gebyr på 200 kr., som knallertelever under 18 år skal betale for at få mulighed for at gå op igen, hvis de dumper den nye knallertprøve, der indføres pr. 19. januar 2013. Det vil indebære, at den samlede pris for erhvervelse af et knallertkørekort for unge under 18 år kan blive på over 1.000 kr., idet de unge i øvrigt skal betale 420 kr. for selve knallertuddannelsen og herudover afholde udgifterne til et færdselsrelateret førstehjælpskursus. Ungdomsskoleforeningen har tidligere advaret mod, at prisen for at erhverve knallertkørekort bliver for høj, da det vil kunne medføre, at mange unge vil fravælge knallertuddannelsen og føre knallert uden at have erhvervet knallertkørekort. Ungdomsskoleforeningen opfordrer derfor til □ af hensyn til de unges økonomi □ at det færdselsrelaterede førstehjælpskursus tilrettelægges således, at det samtidig opfylder kravet til det førstehjælpskursus, der senere kræves, hvis de unge ønsker at erhverve kørekort til bil mv., når de fylder 18 år.

Justitsministeriet skal vedrørende det af Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen anførte bemærke, at den ordning, der blev vedtaget ved lov nr. 479 af 23. maj 2011, bygger på, at det er den unge selv, der må sørge for at gennemføre et færdselsrelateret førstehjælpskursus hos en privat udbyder samt afholde udgifterne dertil. Ordningen svarer til, hvad der gælder ved erhvervelse af kørekort til bil mv. De enkelte kommuner vil dog, som det er tilfældet i nogle kommuner i dag, kunne vælge at udbyde et sådant førstehjælpskursus i ungdomsskolerne, enten gratis eller mod betaling.

Det bemærkes i den forbindelse, at gebyret på 420 kr. for et kørekort til lille knallert er fastsat på baggrund af de forøgede udgifter, som kommunerne vil få ved en gennemførelse af de forbedringer af knallertuddannelsen, som er vedtaget ved lov nr. 479 af 23. maj 2011. Udgifter til lektioner i førstehjælp vil således ikke være dækket af gebyret.

For så vidt angår det af Ungdomsskoleforeningen anførte, skal Justitsministeriet bemærke, at ministeriet i forbindelse med den administrative fastsættelse af de nærmere regler for kurset vil overveje, om personer, der har gennemført et færdselsrelateret førstehjælpskursus ved erhvervelsen af kørekort til lille knallert, bør kunne nøjes med at gennemføre en del af førstehjælpskurset til bil mv., hvis vedkommende senere ønsker at erhverve førerret.

3.2. Økonomiske konsekvenser i øvrigt

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen anfører i deres fælles høringssvar, at mange virksomheder på baggrund af lov nr. 479 af 23. maj 2011, som blev vedtaget under den tidligere regering, og i tiltro til, at denne stod ved magt, har indkøbt et større lager end sædvanligt af såvel knallerter (knallert 30) som knallertudstyr og reservedele. Der er derfor en betydelig risiko for, at disse virksomheder kan komme til at lide et væsentligt økonomisk tab, hvis loven nu ændres. Endvidere vil den påtænkte lovændring set i et bredere samfundsmæssigt perspektiv ikke tilgodese behovet for at skabe vækst og arbejdspladser.

Som anført i punkt 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det regeringens grundlæggende synspunkt, at der ved vurderingen af, om aldersgrænsen for førere af lille knallert bør nedsættes, først og fremmest skal lægges vægt på hensynet til de unge trafikanters færdselssikkerhed.

4. Andet

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere og Motorcykel Importør Foreningen anfører i deres fælles høringssvar, at hvis 15-årige gives mulighed for at føre lille knallert, vil det overordnet set medføre en belastning af miljøet. Denne miljøbelastning opvejes imidlertid til en vis grad af, at de unge ikke skal transporteres i bil af deres forældre i forbindelse med fritids- og uddannelsesaktiviteter.

Dansk Cyklist Forbund foreslår, at cykelstierne forbeholdes pedaldreven trafik, således at lille knallert skal køre på vejen i stedet for på cykelstien. Forslaget begrundes med, at forbundet løbende modtager klager fra cyklister over knallerter på cykelstien. Alternativt foreslår forbundet, at kommunerne og politiet får lettere adgang til at forbyde knallertkørsel på cykelsti i områder med bymæssig bebyggelse.

Efter Justitsministeriets opfattelse vil det være færdselssikkerhedsmæssigt betænkeligt at indføre en generel ordning, hvorefter lille knallert skal føres på vejen frem for på cykelsti. Det skyldes navnlig, at maksimalhastigheden på 30 km i timen for lille knallert ligger væsentligt under den tilladte hastighed på vej, der som udgangspunkt er 50 km i timen i tættere bebyggede områder og 80 km i timen uden for tættere bebyggede områder. Justitsministeriet har derfor ikke aktuelle planer om at ændre færdselslovens regler

på dette område. Det bemærkes i øvrigt, at hastigheden for lille knallert, som føres på cykelsti, ifølge færdselslovens § 14, stk. 2, skal afpasses, så der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på cykelstien.

III. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været i høring, på følgende punkter:

1. Det foreslås, at der indsættes et omkostningsbestemt gebyr på 100 kr. for ombytning af kørekort i det tilfælde, hvor indehaveren af et kørekort, hvorpå der er påført en kode om, at vedkommende er frataget retten til at føre lille knallert, ønsker kørekortet ombyttet til et kørekort uden denne kode efter fratagelsestidens udløb. Endvidere foreslås der indsat et omkostningsbestemt gebyr på 100 kr. for udstedelse af kørekort i forbindelse med generhvervelse af førerretten i de særlige situationer, hvor der efter færdselslovens § 129, stk. 4, (i de nye knallertregler, som træder i kraft den 19. januar 2013) ikke stilles krav om kontrollerende køreprøve. Der lægges op til, at gebyrerne reguleres en gang om året i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling. Der henvises til færdselslovens § 124 h (lovforslagets § 1, nr. 10).

2. Det foreslås, at kravet om kontrollerende køreprøve i færdselslovens § 129, stk. 7 (i de nye knallertregler), også skal gælde i de situationer, hvor der går mere end et år fra begyndelsestidspunktet for fratagelsen af førerretten som følge af forseelser begået på lille knallert og til det tidspunkt, hvor vedkommende ansøger om generhvervelse af førerretten. Der henvises til færdselslovens § 129, stk. 7 (lovforslagets § 1, nr. 11).

3. Det foreslås, at færdselslovens § 132 c (i de nye knallertregler) om adgangen til få prøvet spørgsmålet om generhvervelse af retten til at føre lille knallert ved domstolene inden fratagelsestidens udløb ændres som følge af, at den kriminelle lavalder ved lov nr. 158 af 28. februar 2012 er hævet fra 14 til 15 år. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 13.

4. Herudover er der foretaget en række ændringer af lovteknisk og redaktionel karakter, hvoraf de væsentligste nævnes:

Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2 (færdselslovens § 124 c, stk. 7), i høringsudkast er nu medtaget i lovforslagets § 1, nr. 10 (færdselslovens § 124 h, stk. 1). Af lovtekniske grunde er det nødvendigt at nyaffatte færd-

selslovens § 124 g i samme bestemmelse, samtidig med at den tilsvarende § 124 g i § 1, nr. 7, i lov nr. 1551 af 21. december 2010 foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 3, nr. 1.

Lovforslagets § 1, nr. 3-7, er tilføjet i forhold til høringsudkastet, og de tilsvarende bestemmelser i § 1, nr. 19-23, i lov nr. 479 af 23. maj 2011 foreslås samtidig ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 1. Der er tale om en konsekvensændring af, at der foreslås indsat et nyt stk. 3 i færdselslovens § 124 d, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Som lovforslagets § 1, nr. 9, er der indsat en ny version af færdselslovens § 124 d, som tager højde for de konsekvensændringer af bestemmelsens henvisninger i stk. 6 og 10, som vil skulle foretages som følge af, at reglerne om alkoholåse i lov nr. 716 af 25. juni 2010 sættes i kraft. Lovforslagets § 1, nr. 9, sættes i kraft af justitsministeren, jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

I lovforslagets § 1, nr. 11, er der indsat en nyaffattelse af færdselslovens § 129, som indeholder den ændring, der i høringsudkastet var medtaget som § 2, nr. 9, samt den ændring, der er beskrevet ovenfor under nr. 2. Samtidig foreslås færdselslovens § 129 ophævet i lov nr. 479 af 23. maj 2011 (lovens § 1, nr. 40), jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Som lovforslagets § 1, nr. 12, er der indsat en ny version af færdselslovens § 129, som tager højde for de konsekvensændringer af bestemmelsens henvisninger i stk. 4, 3. pkt., og stk. 7, sidste punktum, der vil skulle foretages som følge af, at reglerne om alkoholåse i lov nr. 716 af 25. juni 2010 sættes i kraft. Lovforslagets § 1, nr. 12, sættes i kraft af justitsministeren, jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

Med lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås det at nyaffatte færdselslovens § 132 a og § 132 b, som er identiske med bestemmelserne i henholdsvis § 1, nr. 23, i lov nr. 716 af 25. juni 2010 og § 1, nr. 43, i lov nr. 479 af 23. maj 2011. Sidstnævnte to bestemmelser foreslås samtidig ophævet, jf. lovforslagets § 4, nr. 1, og § 2, nr. 1. Samtidig indeholder lovforslagets § 1, nr. 13, en nyaffattelse af færdselslovens § 132 c, som indeholder de ændringer, der er nævnt ovenfor under nr. 3. Færdselslovens § 132 c som vedtaget ved § 1, nr. 43, i lov nr. 479 af 23. maj 2011 foreslås som nævnt samtidig ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Som § 5 er der indsat en ændring af lov om ungdomsskoler, der svarer til § 3 i lov nr. 479 af 23. maj 2011, dog med en konsekvensændring som følge af det nye gebyr for aflæggelse af omprøve, der foreslås indsat i færdselslovens § 124 d, stk. 3. § 3 i lov nr. 479 af 23. maj 2011 foreslås samtidig ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

Som § 7 er der indsat en overgangsbestemmelse, der i det væsentlige svarer til § 5 i lov nr. 479 af 23. maj 2011. Af lovtekniske grunde er det nødvendigt at nyaffatte bestemmelsen i dette lovforslag samtidig med, at § 5 i lov nr. 479 af 23. maj 2011 ophæves, jf. lovforslagets § 2, nr. 3. Der er samtidig foretaget enkelte konsekvensændringer i bestemmelsen som følge af lovforslagets § 1, nr. 2, 8 og 9.