

Til  
Transport- og Bygningsministeriet

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

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

Den 11. marts 2016

**Høringsvar vedr.: Udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.).**

Rådet for Sikker Trafik har fra Transport – og Bygningsministeriet modtaget ovenstående lovforslag i høring. Det fremsatte forslag giver Rådet anledning til en række bemærkninger, som indledende opsummeres og efterfølgende uddybes.

## 1. Forsøg med kørekort til 17-årige

I lovforslaget lægges der op til en 3-årig forsøgsperiode med en ledsager-ordning inspireret af den tyske model "Begleitetes Fahren 17" (BF17) - Ledsaget kørsel fra 17 år. Ledsaget kørsel har i nogle lande vist et fald i antal ulykker med unge bilister pga. opnået rutine og erfaring bag rattet med en erfaren bilist ved den unge chaufførs side. Rådet for Sikker Trafik er derfor positivt indstillet over for tanken om at kortlægge grundlaget for at gennemføre et forsøg med ledsaget kørsel i Danmark.

Rådet for Sikker Trafik gør dog opmærksom på, at den model, der lægges op til i Danmark, på flere vigtige punkter adskiller sig markant fra den tyske model BF17 (og den hollandske model "2toDrive", som ligner BF17). Det gælder fx for så vidt angår godkendelse af voksne ledsagere, promillegrænsen for unge bilister og sanktionerne for at overtræde betingelserne for ledsaget kørsel. Det er derfor næppe muligt umiddelbart at overføre effekten fuldt ud fra Tyskland, Holland eller andre lande til Danmark, hvis forsøget gennemføres med et indhold som foreslået.

**Rådet for Sikker Trafik opfordrer til**, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder, forskningsinstitutioner og interessenter. Arbejdsgruppen kan med fordel arbejde videre med at kortlægge grundlaget og rammerne for en forsøgsordning, således at det sikres, at erfaringerne fra andre lande inddrages i videst mulige omfang, og således at den forudsatte evaluering kan gennemføres forskningsmæssigt forsvarligt. Her tænkes bl.a. på effekt på trafiksikkerheden, fastlæggelse af antal deltagere, omfanget af ledsaget kørsel, administrative ressourcer, kommunikation mv.

Rådet anbefaler desuden, at de potentielle effekter og lønsomheden af en forsøgsordning i Danmark beregnes nærmere, især set i forhold til de seneste års stærkt faldende antal ulykker med unge bilister.

## 2. Nedsættelse af aldersgrænsen for lille knallert fra 16 til 15 år.

Rådet for Sikker Trafik kan **ikke** støtte forslaget om at nedsætte aldersgrænsen for lille knallert fra 16 til 15 år. Dette sker af flere grunde:

Først og fremmest vil en nedsættelse af aldersgrænsen forventeligt forårsage flere dræbte og kvæstede unge knallertkørere. Dette fremgår med al tydelighed af erfaringer fra både Danmark (hvor aldersgrænsen netop var sat ned til 15 år fra 1971 til 1980) og andre lande, fx Østrig, som har oplevet en kraftig stigning i

antallet af ulykker efter en tilsvarende nedsættelse af aldersgrænsen. Risikoberegninger viser, at lille knallert er den farligste transportform på vejene pr. kørt kilometer, hvilket ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt taler imod at give en yngre og mere umoden årgang adgang til at køre lille knallert.

Udover et stigende antal ulykker kan en nedsættelse af aldersgrænsen for lille knallert få betydning for omfanget af ulykkeskabende knallertkørsel i boligområder, politiets ressourceforbrug til kontrol, samt trafikafvikling og -sikkerhed på skoleveje (i og med at knallerten bliver transportmiddel i 8.-9. klasse). Der vil med stor sandsynlighed også ske en "afsmitning nedad" i forhold til 14-årige, som kan blive fristet til at køre ulovligt på knallert. Allerede i dag, hvor aldersgrænsen er 16 år, kører en hel del 15-årige ulovligt på knallert og kommer til skade – heraf ca. 40 % på en tunet knallert.

## **Uddybende bemærkninger til lovforslagene**

### **Ad 1. Vedr. forsøg med kørekort til 17-årige**

Oplægget til forsøg med kørekort/ledsaget kørsel til 17-årige i Danmark adskiller sig som nævnt på flere punkter fra ordningen BF17 i Tyskland (og den hollandske model "2toDrive"). Her beskrives nogle af de vigtigste forskelle samt de udfordringer, som disse forskelle vurderes at kunne give.

#### **Godkendelse af ledsager**

I Tyskland og Holland skal man som voksen ledsager, der vil køre med 17-årige, godkendes af myndighederne til at være ledsager for en eller flere navngivne unge, og ens navn bliver registreret på den/de unges køretilladelse. I praksis betyder det, at kørekortmyndigheden ved et opslag i kørekortregistret kontrollerer, at ansøgeren opfylder kravene til at være ledsager: dvs. at man har haft gyldigt kørekort i det krævede antal år, ikke har fået frakendt kørekortet inden for en fastsat tidsramme, ikke har aktuelle frakendelser mv.

I Danmark lægges der op til at undlade godkendelsesproceduren, så det er op til ledsagerne selv at vurdere, om de opfylder betingelserne for at fungere som ledsager for 17-årige. Kravene er dog ret enkle, idet ledsageren blot skal være fyldt 30 år, have haft gyldigt kørekort i mindst 10 år og ikke haft førerretten frakendt betinget eller ubetinget inden for de seneste 10 år.

Forslaget til den danske ordning er begrundet i hensynet til at skabe en mere fleksibel ordning, som er enkel at administrere. Dette hensyn – og dermed ønsket om at imødegå en unødigt bureaukratisering – har Rådet stor forståelse og sympati for.

Når man imidlertid både i Tyskland og Holland (og også i Sverige) har valgt nogenlunde samme system for en formel godkendelsesprocedure af ledsagere, må der formodes at være vægtige argumenter for dette. Det havde været nyttigt at kende baggrunden for de øvrige landes valg af model, idet oplægget til dansk ordning på dette punkt på afgørende vis adskiller sig fra de kendte (og sammenlignelige) ordninger. En kendt betragtning er, at en formaliseret godkendelsesprocedure i videre omfang bidrager til at sikre, at ledsagerrollen opfattes som en opgave, som skal tages alvorligt. Giver det "frit" at godkende sig selv som ledsager, kan det muligvis betyde, at nogle ikke vil betragte opgaven med den samme seriøsitet. Denne tilbøjelighed vil eventuelt kunne understøttes af et relativt lavt sanktionsniveau, jf. nærmere herom nedenfor.

Rådet finder anledning til at pege på, at der til forslaget i den danske model med meget stor sandsynlighed vil knytte sig et informationsbehov hos en del af de kommende ledsagere for at sikre sig, at de opfylder kravet i relation til frakendelsen.

Hvert år er der adskillige tusinde personer, der får deres førerret frakendt (ubetinget eller betinget). Blandt disse vil der utvivlsomt være mange, der vil være i tvivl om, hvorvidt de kan optræde som ledsagere, Dels fordi frakendelsen ligger langt tilbage i tiden og ikke tidsmæssigt vil stå helt klart for dem, dels fordi en del forventeligt vil have spørgsmål til, hvor længe frakendelsen har virkning – også mht. den efterfølgende prøvetid.

Ydermere forudsiger Rådet, at også en række personer, der "kun" har fået et eller to klip i kørekortet, forventeligt vil kontakte myndighederne for at være helt sikre på, at det er ok at fungere som ledsager.

Man kan derfor forudsige en række forespørgsler til (bl.a.) Borgerservice/politikredsene med henvendelser fra borgere, der vil sikre sig, at de lovligt kan fungere som ledsagere og få hjælp til forståelse af regler og betingelser. Da sådanne henvendelser vil forudsætte en individuel sagsbehandling (opslag i KR), vil modellen med stor sandsynlighed medføre en vis belastning af administrativ og ressourcemæssig karakter.

Rådet for Sikker Trafik finder samtidig anledning til at henlede opmærksomheden på de mulige juridiske og forsikringsmæssige problemer, der knytter sig til en voksen ledsagers fejlagtige antagelse af, at han/hun opfylder betingelserne, men hvor dette ikke er tilfældet. I forbindelse hermed skal Rådet anbefale, at der søges en afklaring af de forsikringsmæssige forhold, hvis der sker en ulykke, hvor en 17-årig kører med en "ulovlig" ledsager?

### Promillegrænsen for unge bilister

I både Tyskland og Holland er promillegrænsen for nye bilister lavere end den generelle grænse på 0,5 ‰. I Tyskland er den 0,0 ‰ for unge op til 21 år (samt i prøvetiden for nye bilister) og i Holland er den 0,2 ‰ op til 24 år (samt i prøvetiden for nye bilister).

I den danske ordning lægges op til, at 17-årige, der kører bil med en ledsager, er underlagt samme promillegrænse som alle andre, nemlig 0,5 ‰.

Den lavere promillegrænse for unge er både i Holland og Tyskland - og en lang række andre lande – er fastsat ud fra forskning, der viser, at jo yngre man er, jo højere er risikoen for dødsulykker ved de forskellige promiller. Det betyder, at en person på 17 år har en langt højere ulykkesrisiko med fx 0,3 ‰ end en person på 30 år med en tilsvarende promille. Se figur 1.

**Figur 1. Sammenhængen mellem promille, alder og relativ risiko for dødsulykker.**

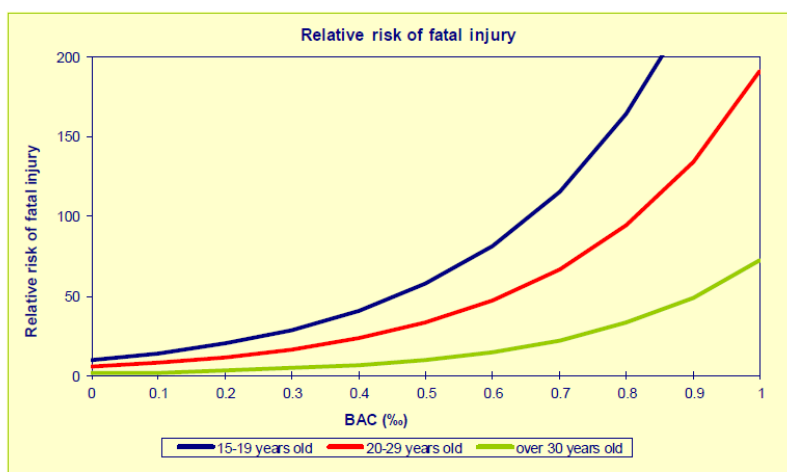


Figure 3. Risk of fatal injury per age group and BAC (Keall et al., 2004).

Kilde: SWOV Factsheet, Driving Under the Influence of Alcohol, Institute for Road Safety Research, Holland

Fastholdes promillegrænsen på 0,5 ‰ for de 17-årige i det danske forsøg, vil det være en væsentlig forskel fra ordningen i Tyskland, hvilket betyder, at man ikke i alle henseender vil kunne overføre de tyske erfaringer til Danmark.

Rådet for Sikker Trafik finder, at det i forbindelse med designet af forsøg med ledsaget kørsel bør overvejes at fastsætte en 0,2 promillegrænse for 17-årige deltagere i forsøget - eller eventuelt at benytte lejligheden til helt generelt at sænke promillegrænsen for nye bilister med kørekort på prøve til 0,2‰, som der også er peget på i "Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan". Forskning viser, at en lavere promillegrænse for unge i alle tilfælde utvivlsomt har en generelt positiv effekt på antallet af spritulykker med unge.<sup>1</sup>

### Sanktioner for at overtræde betingelserne for ledsaget kørsel

Konsekvensen af at overtræde betingelserne for at køre ledsaget kørsel som 17-årig (fx at man kører alene) er som følger i de sammenlignelige lande:

- **I Tyskland** mister man førerretten i 6 måneder, får forlænget sin prøvetid, skal betale en bøde på 70 € og skal gennemføre et obligatorisk genopfriskningskursus ("Aufbauseminar") på en køreskole. Kursets pris er mellem 200 og 500 €.
- **I Holland** mister man helt retten til at køre bil som 17-årig og skal til fornyet teori- og køreprøve, når man er fyldt 18 år. Hertil kommer, at man får en bøde på 140 €.

I lovforslaget lægges der op til, at konsekvensen herhjemme alene skal være en bøde på 3000 kr., dvs. ingen sanktion i form af fratagelse af førerretten, obligatorisk kursus eller andet.

Rådet kan have en vis bekymring for at sætte sanktionsniveauet for lavt. Sker dette – og har bevidst tilsidesættelse af vilkårene for ledsaget kørsel slet ingen indflydelse på førerretten - er der efter Rådets opfattelse en risiko for, at det at få lov til at køre bil som 17-årig ikke opfattes seriøst nok, og det kan få unge – og voksne ledsagere – med risikoadfærd til at "tage chancen" og køre ulovligt. Dette vil i givet fald ikke have en positiv effekt på trafiksikkerheden.

Rådet skal i tilknytning hertil pege på, at kører en ung fyr på 16 eller 17 år ulovligt på en lille knallert og bliver taget i denne forseelse for 2. gang, udløser dette udover en bøde tillige en ubetinget fratagelse af retten til at køre lille knallert i 2 år. Hertil kommer, at knallerten konfiskeres, ligesom den pågældendes mulighed for at tage kørekort til bil udskydes, indtil vedkommende er 18 ½ år.

Med den foreslåede sanktionsbestemmelse i lovudkastet finder Rådet, at der måske mangler balance i forhold til den strafposition, der gælder for eksempelvis den omhandlede unge knallertkører, som nævnt ovenfor, ligesom Rådet helt principielt finder det af betydning, at det gennem det opstillede sanktionsniveau signaleres, at kravet om den erfarne ledsagers tilstedeværelse under kørslen skal tages alvorligt. Dette gør sig efter Rådets opfattelse sig så meget desto mere gældende i en ordning som den foreslåede, hvor der ikke som i de øvrige ordninger kendt fra vores nabolande opereres med en formaliseret godkendelsesordning for ledsagerne.

Rådet er helt opmærksom på, at skærpelse af sanktionen for at tilsidesætte betingelserne for ledsaget kørsel kan have den afledte konsekvens, at det tillige må tages op til overvejelse at skærpe sanktionen over for eksempelvis den 17-årig, der kører helt uden at have erhvervet kørekort.

---

<sup>1</sup> Se fx [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Alcohol\\_UK.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcohol_UK.pdf) og Trafiksikkerhåndbogen fra Transportøkonomisk Institutt i Norge: <http://tsh.toi.no/index.html?23007>

## **Behovet for en informationsindsats**

Et forsøg med kørekort/ledsaget kørsel til 17-årige vil med sikkerhed føre til stor interesse og udløse et stort informationsbehov, både hos unge bilister, voksne ledsagere, kørelærere, pressen, politiet, forsikringsbranchen og i befolkningen som helhed. Der vil være en meget lang række spørgsmål, som der bør foreligge klare, letforståelige og velbegrundede svar på, inden forsøget sættes i gang og løbende i hele perioden.

Rådet har i forbindelse med udarbejdelsen af dette høringssvar indhentet oplysninger i hhv. Tyskland og Holland fra personer, som i de pågældende lande må anses at være blandt de mest indsigtsfulde i forhold til den omhandlede ordning i deres respektive lande. Herigennem har Rådet fået bekræftet, at gennemførelse af en ordning med ledsaget kørsel erfaringsmæssigt udløser et endog meget stort behov for information blandt de berørte borgere.

Et blik på websiderne i Tyskland og Holland giver en idé om informationsbehovet, se [www.bf17.de](http://www.bf17.de) og [www.2todrive.nl](http://www.2todrive.nl).

Rådet for Sikker Trafik anbefaler på den baggrund - såfremt gennemførelse af et forsøg beslutes - at der afsættes tilstrækkelige ressourcer til planlægning, gennemførelse og evaluering af en informationsindsats om forsøgsordningen, samt at det afklares, hvilke organisationer og myndigheder, der er ansvarlige for selve kommunikationen og kvalitetssikringen af denne. Det kan i den forbindelse med fordel søges afklaret, om kørelærerne kan/vil spille en rolle ved at holde informationsmøder, således som det sker i Tyskland og Sverige, og hvilket behov for uddannelse af kørelærere dette i så fald måtte medføre.

Rådet vurderer det som en afgørende forudsætning for en positiv modtagelse af en forsøgsordning med ledsaget kørsel for 17-årige, at ordningen fremstår gennemarbejdet og kan forklares og begrundes i alle detaljer, samt hviler på et solidt vidensgrundlag, der bl.a. bygger videre på praktiske erfaringer fra andre lande. Det er ligeledes vigtigt, at alle involverede aktører bliver klædt godt på og får tilstrækkelige viden om forsøget og baggrunden, så de kan svare på de mange henvendelser, der utvivlsomt vil komme.

Er der uklarheder eller tvivl om fx betingelserne for at deltage eller om ordningens evidensgrundlag, vil det sandsynligvis betyde en lav eller ikke-repræsentativ deltagelse, og det kan gøre det vanskeligt at evaluere effekten. Afviger den danske model for ledsaget kørsel væsentligt fra den tyske, hollandske og modeller i andre lande, kan man som tidligere nævnt heller ikke regne med fuldt ud at kunne overføre de positive resultater for trafikikkerheden.

## **Det videre arbejde med udformning af en forsøgsordning**

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder, forskningsinstitutioner og interessenter, der kan arbejde videre med at kortlægge grundlaget for og rammerne for en forsøgsordning. Rådet anbefaler, at et eventuelt forsøg skrues sammen på en sådan måde, så erfaringerne fra andre lande inddrages i videst muligt omfang.

I planlægningen af forsøgsordningen skal Rådet anbefale, at et relevant forskningsinstitution (fx DTU) inddrages helt fra begyndelsen, så det sikres, at et eventuelt forsøg er forskningsmæssigt forsvarligt mht. måling af effekt på trafikikkerheden, antal deltagere og deres karakteristika, omfanget af ledsaget kørsel, administrative ressourcer, kommunikation mv.

## Ad 2. Forslag om nedsættelse af aldersgrænse for lille knallert fra 16 år til 15 år

Rådet for Sikker Trafik har i et tidligere høringssvar i forbindelse med et (identisk) beslutningsforslag om at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert fra 16 år til 15 år givet klart udtryk for, at Rådet **ikke** kan støtte dette.

Dette er fortsat tilfældet, idet alle beregninger og vurderinger kun peger i én retning, nemlig at det vil betyde flere unge dræbte og alvorligt tilskadekomne i målgruppen, ligesom der oveni må forventes flere alvorligt tilskadekomne 14-årige på knallert.

I Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan 2013 -2020 er knallerter og unge udpeget som særlige fokusområder, hvor der skal gøres en særlig indsats for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. En nedsættelse af aldersgrænsen vil ikke støtte denne målsætning.

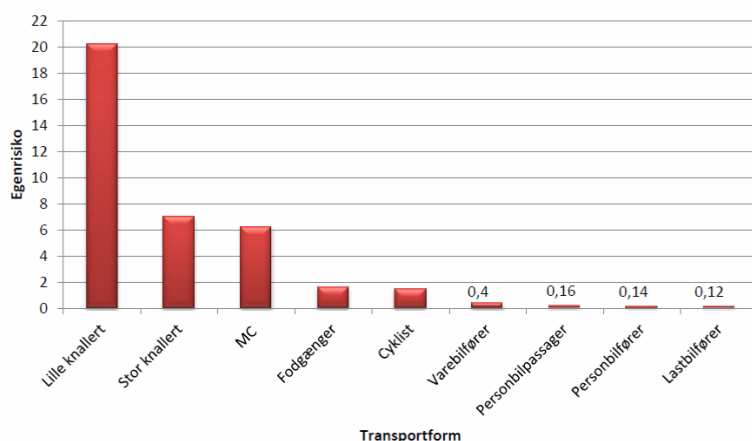
### Risiko ved kørsel på lille knallert

Lille knallert er uden sammenligning det farligste transportmiddel på de danske veje. Som det fremgår af figur 1 er risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet på lille knallert mere end 20 gange større end på cykel og mere end 120 gange større end at være passager i en personbil.

Risikoberegningerne er foretaget af DTU Transport og baseret på ulykkestal og transportarbejde fra 2010. Der foreligger desværre ikke nyere risikotal, men selvom antallet af dræbte og alvorligt skadede på knallert og i personbiler er faldet med henholdsvis 37 % og 30 % og steget 27 % på cykel, er det ikke af en størrelsesorden, som påvirker hovedresultatet, nemlig at lille knallert fortsat er det absolut mest risikable transportmiddel på de danske veje. Alene af denne grund er det ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt særdeles uheldigt at give unge øget adgang til lille knallert.

**Figur 1. Egenrisiko fordelt på transportformer i 2010**

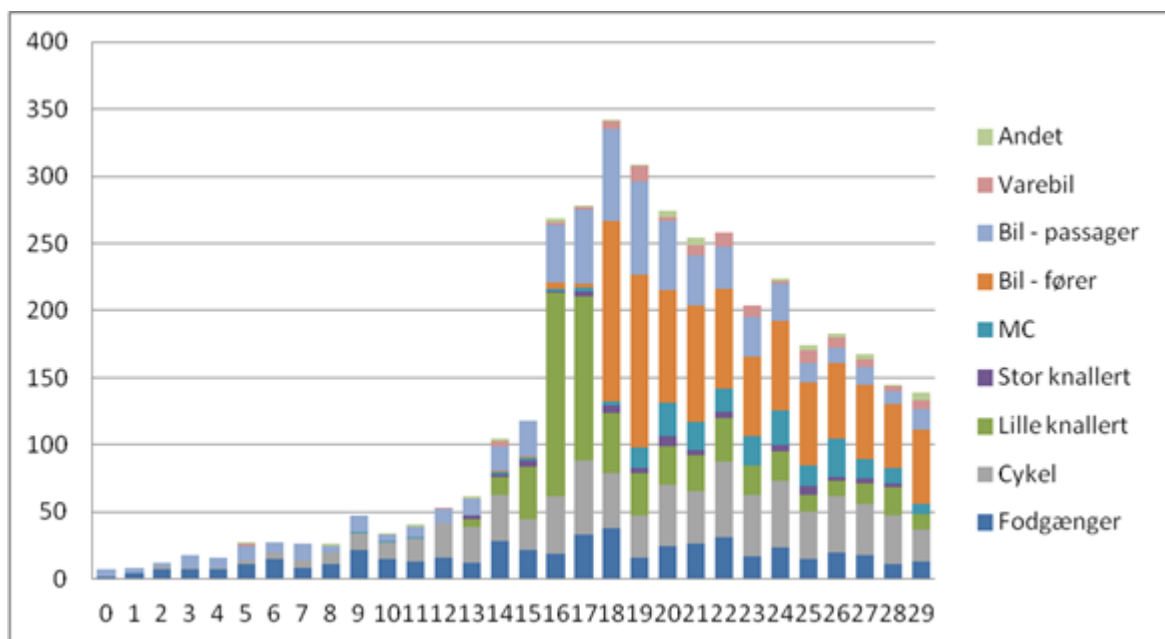
Egenrisiko er en trafikants risiko for at blive dræbt eller skadet pr. 10 mio. km



Kilde: DTU Transport 2012, Risiko i Trafikken

De faktiske ulykkestal viser også knallertulykkernes dominerende andel blandt 15-17 årige:

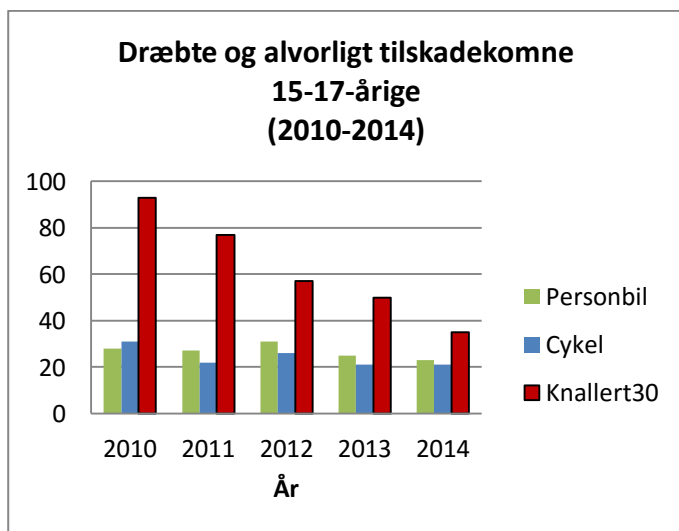
**Figur 2. Dræbte og alvorligt tilskadekomne 0-29 årige fordelt på transportmidler 2010 til 2014**



**Ulykkesudvikling blandt unge 15-17-årige på knallert**

I løbet af de sidste 5 år har der været en meget positiv udvikling for antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne 15-17-årige på lille knallert, svarende til en reduktion på mere end 60 %. Tilsvarende fald ses ikke for unge i andre transportmidler.

**Figur 3: Udvikling i dræbte i og alvorligt tilskadekomne 15-17-årige fordelt på transportmidler.**



Kilde: Vejdirektoratet/Rådet for Sikker Trafik

Der findes ikke en samlet forskningsbaseret analyse af baggrunden for udviklingen, men der er ikke tvivl om, at målrettede tiltag samt et faldende transportarbejde for unge på knallert har spillet en afgørende rolle for de senere års positive udvikling for især yngre knallertkørere.

Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra maj 2007 havde fokus på det uforholdsmæssigt høje antal ulykker og den høje ulykkesrisiko for knallerter og pegede på i alt 8 indsatser vedr. lovgivning, sanktion, kontrol, undervisning og kommunikation.

Af de 8 foreslåede indsatser er de 7 implementeret i to tempi:

**I 2008** blev sanktionerne for tuning af knallerter skærpet. Samtidigt fik politiet adgang til at tage rullefelter i brug for at tjekke knallerternes hastighed. Det har gjort kontrolarbejdet enklere, hurtigere og mere effektivt. En landsdækkende kommunikationsindsats rettet mod forældre til 15-årige sønner om risiko og sanktioner fik forældrenes store opmærksomhed.

**I 2013 indførtes** en helt ny og stærkt forbedret knallertuddannelse, krav om kørekort, skærpede sanktioner for tuning, hastighedsovertrædelser og spritkørsel mv.

Det er også glædeligt, at det efter indførelsen af en ny knallertuddannelse og skærpede sanktioner kan konstateres, at der siden 2013 ikke er registreret nogen dræbte 15-17-årige på lille knallert.

Frem til 2008 var antallet af dræbte 15-17-årige årligt i gennemsnit 8. Efter 2008 faldt antallet af dræbte til i gennemsnit 3 og efter den nye regulering i 2013 er ingen 15-17-årige dræbt. Det er relativt små tal, men der ses en umisforståelig og meget glædelig tendens. Tal for 2015 foreligger ikke endnu.

### **Faldende salg af lille knallert og faldende transportarbejde i perioden**

Der er hos Rådet for Sikker Trafik ingen tvivl om, at de gennemførte indsatser over for unge knallertkørere og deres forældre har bidraget væsentligt til det markante fald i antal dræbte og tilskadekomne unge, ligesom det faldende transportarbejde på knallert har bidraget til faldet.

Det er derfor uforståeligt, at man - på baggrund af de særdeles positive resultater, der er opnået på det trafikikkerhedsmæssige område - vil sætte den gode udvikling over styr.

### **Konsekvenser af en aldersgrænse på 15 år**

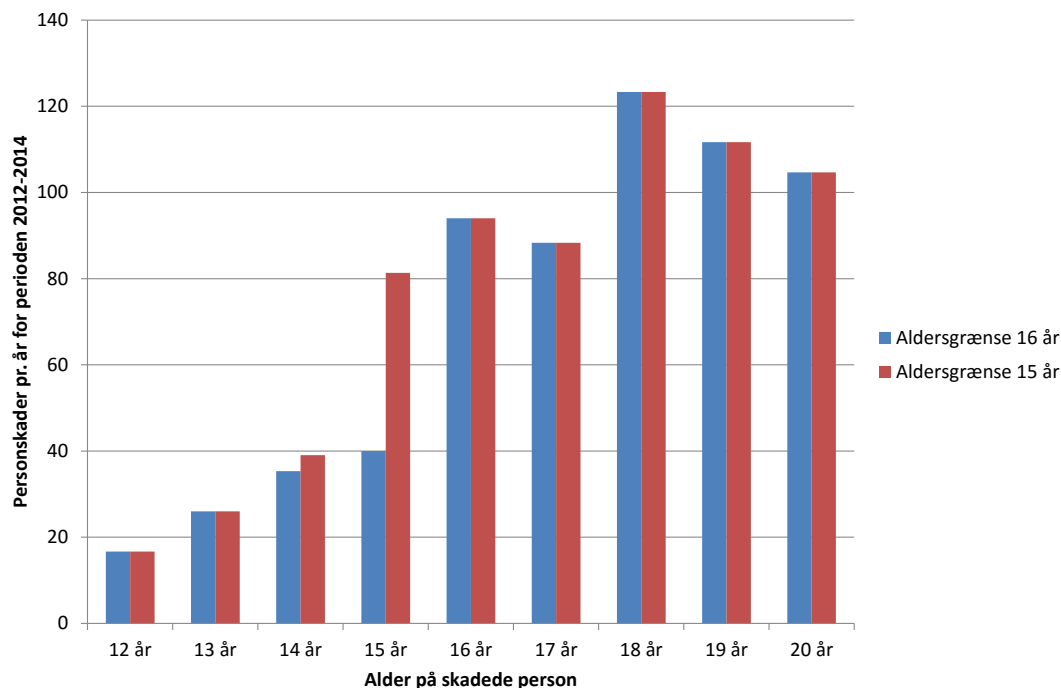
Der er danske erfaringer fra 1970'erne, hvor en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år medførte en femdobling af antallet af dræbte og tilskadekomne 15-årige knallertkørere.

Den generelle udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne, trafikforholdene, køretøjer og vejene er ændret meget siden 70'erne. For at korrigere for dette, har Rådet fået en af de førende og anerkendte konsulentvirksomheder indenfor trafikikkerhed, Trafitec, til at beregne konsekvenserne af en sænket aldersgrænse i dag.

Konsekvensberegningerne er opdateret i takt med de faldende ulykkestal siden 2010, hvor de første konsekvensberegninger blev foretaget. I den seneste opdatering fra 2015 konkluderes følgende:

*"... sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år vil resultere i omkring 1 dræbt, 20 alvorlige og 25 lette skader mere om året, eller i alt 40-50 flere personskader om året blandt 14-15 årige. Disse tal er baseret på ulykker i årene 2012-2014.*





Figur 4. Antallet af observerede personskader pr. år i 2012-2014 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 2012-2014 ved en aldersgrænse på 15 år inklusiv obligatorisk knallertundervisning.

Kilde: Trafitec 2015

Fra rapporten:

"Af figuren ses, at 15 åriges personskader 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 til at blive et alderstrin med en risiko, der er næsten lige så høj som de 16-20 årige."

"De ovenfor nævnte tal er politirapporterede personskader. Antages, at effekten på personskader, der kun er registreret af skadestuer og sygehuse, er den samme, så vil det samlede antal af personskader stige med ca. 300-400 om året, da politiet kun registrerer omkring 12-13 % af personskaderne på knallert."

Der er således ingen tvivl om, at en sænkelse af aldersgrænsen vil få en negativ effekt på de unges trafikikkerhed og reducere mulighederne for at nå målet i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan med at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne unge frem mod 2020.

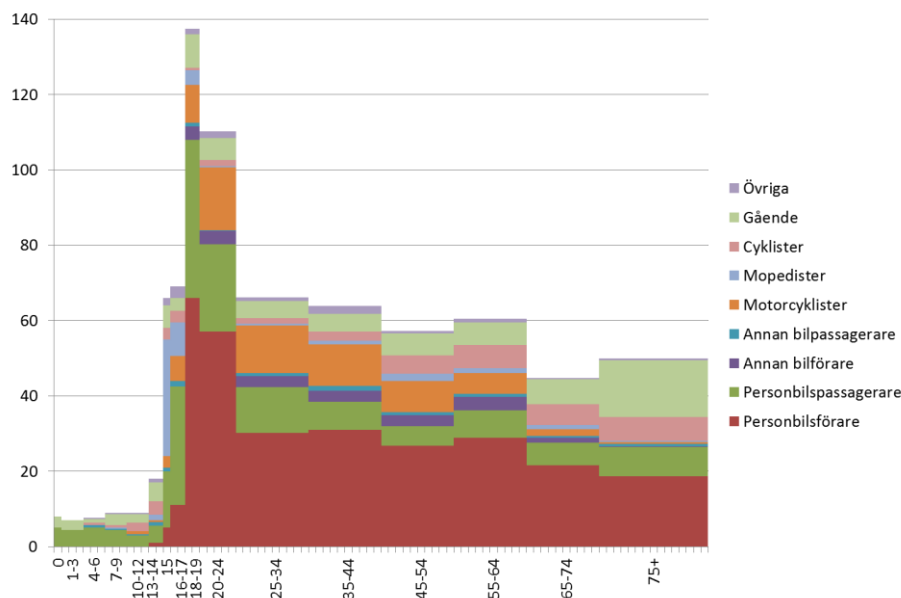
Foruden de personlige konsekvenser som det forøgede antal personskader medfører, vil forslaget også medføre væsentlige samfundsmæssige omkostninger. Hvis der skønnes konservativt med afsæt i Færdselssikkerhedskommissionens beregninger om samfundsmæssige omkostninger for personskadeulykker, så vil en sænkelse af aldersgrænsen til 15 år som minimum betyde en samfundsmæssig udgiftsstigning på min. 112 mio. kr. Medregner man også velfærdstab, som i høj grad giver mening for unge med et lang arbejdsliv foran sig, bliver beløbet 186 mio. kr.

Rådet noterer sig i øvrigt, at lovforslaget rummer en genindførelse af kravet om samtykke fra forældremyndighedsindehaver ved salg af knallert til personer under 16 år. Dette kan kun opfattes som en klar erkendelse af, at en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år rummer en forøget risiko.

## Udenlandske erfaringer

### Sverige

Sverige har gennem mange år haft en aldersgrænse for knallert på 15 år af hensyn til de unges mobilitet i et land, som er ti gange større end Danmark. Men trafiksikkerhedsmæssigt har der været stærke ønsker om at hæve aldersgrænsen til 16 år som i Danmark. De 15-årige unge svenskere er voldsomt overrepræsenterede, når man ser på antal dræbte pr. årgang., som det ses i figur 4.



Figur 4 Antal dræbte efter trafikantrolle pr. årgang 2001-2011

(Kilde: Trafikanalys 2001-2011)

Sverige har ligesom i Danmark gennemført en væsentlig revision af køreuddannelsen med væsentlige skærpede krav til tidsforbrug, indhold m.v. Efter implementeringen af den nye uddannelse er antallet af unge, der tager kørekort til lille knallert og antallet af ulykker med unge knallertkørere faldet dramatisk.

I en ny rapport fra det internationalt anerkendte svenske trafikforskningsinstitut VTI om svenske knallertkøreres ulykkesindblanding vurderes det store fald i antal skader at være en konsekvens af den forbedrede uddannelse og en svigtende interesse for at køre knallert. En undersøgelse (Stave, 2012) peger på, at uddannelsen ikke ser ud til at have påvirket de unges risikobevindstthed og VTI rapporten konkluderer derfor:

*Om denna slutsats är riktig, kvarstår att femtonåriga mopedisters olycksrisk, räknat som olyckor per körsträcka är oacceptabelt hög. Detta innebär att åtgärden att höja åldersgränsen till 16 år fortfarande är mycket relevant.*

At undervisning og sanktioner over for netop de 15 årige ikke skal tillægges alt for stor vægt til alene at påvirke de unges risiko er i høj grad begrundet i:

*Ungdomarna är tonåringar med vissa fysiologiska funktioner som medför ökat risk- tagande, t.ex. hjärnans utveckling och hormonutveckling i kroppen. Hjärnans utveckling innebär bl.a. begränsad förmåga att reflektera över konsekvenser, kontrollera impulser och känslor och att värdera risker korrekt. Detta har större betydelse för pojkar än för flickor.*

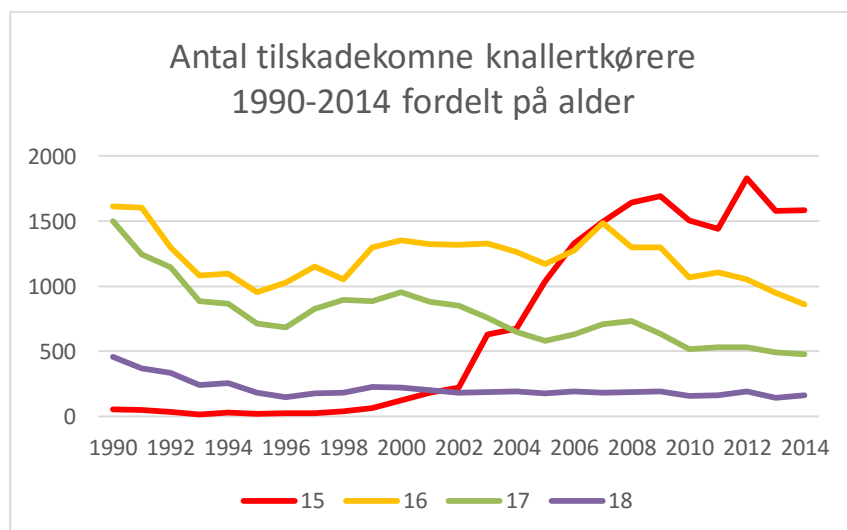
Det kan således konkluderes, at der ikke er trafiksikkerhedsmæssige argumenter at hente i svenske erfaringer for at sænke aldersgrænsen i Danmark – tværtimod.

## Østrig

I Østrig blev aldersgrænse for at køre knallert i 2002 nedsat fra 16 til 15 år. Konsekvenserne kan ses i figur 6.

Antallet af tilskadekomne 15 årige steg meget voldsomt og var i løbet af 4 år 6-doblet og har siden holdt sig på samme høje niveau. Udviklingen ligner til forveksling de danske erfaringer fra 1970'erne, hvor der indtraf en 5-dobling.

**Figur 6 Antal tilskadekomne knallertkørere 1990-2014 fordelt på alder**



Kilde: KFV 2015

### Afledte effekter af en lavere aldersgrænse på knallert

Foruden en forøgelse af personskaderne for de 15-årige rummer forslaget også afledte konsekvenser for trafiksikkerheden som helhed.

**Politiets kontrolarbejde** spiller en helt afgørende rolle i dansk trafiksikkerhedsarbejde og de positive resultater, der er opnået. Det seneste års ressourceforbrug til overvågning i forbindelse med terrortrusler og kontrolarbejdet ved de danske grænser har påvirket politiets kontrollerende trafikindsats og vil fortsat kræve betydelige ressourcer. Dermed er det hidtidige kontrolarbejde i trafikken under stort pres. En påkrævet øget kontrolindsats overfor 15 årige knallertkørere vil derfor nødvendigvis påvirke politiets ressourcer på sprit- og narkokørsel, fartovertrædelser og anden trafikfarlig adfærd, som rummer det største potentiale til forsat at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

**Utryghed i tætte boligområder** på grund af unges knallertkørsel på stier og gangarealer er et tilbagevendende problem i mange tætte bebyggelser. En tilgang af nye 15-årige knallertkørere vil kun øge disse problemer og skabe endnu mere utryghed

### Afsluttende bemærkninger

Rådet har ikke mindst i kraft af bidrag fra en stor almenyttig Fond kunne revidere, modernisere, digitalisere, effektivisere og målrette indsatsen over for børn og unges trafiksikkerhed. Det har sparet det offentlige for betydelige ressourcer og vil fremadrettet spare mange børn og unge fra alvorlige trafikulykker.

Det er efter Rådets opfattelse en al for høj pris at spille hasard med unge – og umodne – trafikanter og med de resultater, der trafiksikkerhedsmæssigt er opnået, og som har løftet dansk trafiksikkerhed op i den

absolutte verdensklasse. Det påberåbte mobilitets-hensyn kan efter Rådets opfattelse på ingen måde retfærdiggøre den høje – og for nogle ultimative – pris, som vil være den direkte og afledte konsekvens af forslaget gennemførelse.

Samtidig undrer det Rådet, hvad der reelt driver ønsket om en lavere aldersgrænse. Rådet har gennem sit tætte samarbejde med landets skoler – der også omfatter det såkaldte "udkantsdanmark" - og løbende besøg på skolerne ikke oplevet et stigende ønske blandt udskolings eleverne om en lavere aldersgrænse for knallert. Med baggrund i disse mange lokalt forankrede erfaringer kan Rådet bestemt ikke konkludere, at ønsket om at nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert udspringer af et udtalt ønske fra de unge eller deres forældre i de angiveligt berørte områder.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller  
Adm. direktør