

Til  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

**Rådet for Sikker Trafik**  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

Vedr. sags-nummer 2019-919

Den 8. marts 2019

### **Høringsvar vedr. forslag om nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert (knallert45) fra 18 til 16 år**

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

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

De tohjulede, motoriserede køretøjer: lille knallert, stor knallert og motorcykel, er de transportformer, der indebærer højest risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken i forhold til antal kørte kilometer.

Sænkes aldersgrænsen for stor knallert fra 18 til 16 år, giver man de mest risikovillige unge øget adgang til de mindst sikre transportmidler, samtidig med at man risikerer at flytte dem væk fra mere sikre transportformer som cykel, bus og bil.

Hvor mange ulykker, det vil føre til, afhænger naturligvis af, hvor mange 16 og 17-årige, der rent faktisk vælger at køre på stor knallert fremover. Dette kan af mange grunde være svært at forudsige.

I forhold til argumentet om, at det vil øge de unges mobilitet at få adgang til at køre stor knallert, er det meget vigtigt at holde dette op mod den øgede risiko for ulykker.

Ifølge DTUs beregninger<sup>1</sup>, som blev præsenteret for en del af Transportudvalgets medlemmer på mødet i Færdselssikkerhedskommissionen den 25. januar 2019, vil

---

<sup>1</sup> Transport DTU: Scenarieberegninger vedr. sænkede aldersgrænser for knallert 45 og lille motorcykel, Delnotat 1, side 16.

de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med et øget antal tilskadekomne som følge af en nedsættelse af aldersgrænsen langt overstige effekten af den tidsmæssige gevinst, som de unge får. Det vil altså med stor sandsynlighed blive både dyrt og medføre menneskelige omkostninger i form af flere dræbte og tilskadekomne.

I den sammenhæng er det vigtigt at understrege, at der internationalt er en veldokumenteret sammenhæng mellem unges alder og deres ulykkesrisiko, hvorfor det efter Rådet for Sikker Trafiks opfattelse er åbenlyst mere rigtigt at beregne risikoen ud fra, at risikoen følger føreren fremfor køretøjet (I DTUs rapport er begge scenarier beregnet).

Efterspørgslen blandt de unge og deres forældre efter en lavere aldersgrænse, synes i øvrigt ikke at være overvældende stor: DTU's interviewundersøgelser med forældre og unge viser helt overordnet, at de generelt ikke mener, at en ændring af aldersgrænserne vil være en fordel eller betyde den store ændring for dem. Rapporten fra DTU konkluderer således følgende for de to persongrupper:

De unge:

*"De unges holdninger til de potentielle aldersændringer for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert 45 og lille motorcykel er langt fra entydige, men generelt synes de unge ikke at være begejstrede for ændringer, idet de mener, at det ikke vil gøre en forskel i hverdagen".<sup>2</sup>*

Forældrene:

*"Kun et fåtal af de interviewede forældre ytrer sig positivt i forhold til eventuelle ændringer af aldersgrænsen for knallert 45 og lille motorcykel. De resterende giver udtryk for bekymring, og flere frygter for den øgede hastighed og risiko for alvorlig tilskadekomst. Nogle forældre har dog forståelse for, at unge gerne vil køre lidt hurtigere, og de mener umiddelbart godt, at unge vil kunne håndtere en mindre hastighedsforøgelse.*

*Flere forældre bekræfter, at transport kan være udfordrende, men det betvivles om muligheden for at køre knallert 45 eller lille motorcykel vil have en effekt".<sup>3</sup>*

På den baggrund kan man spørge: Hvorfor sænke aldersgrænsen og dermed "lokke" risikovillige unge over i en farlig transportform, hvis der i målgruppen for reguleringen – de unge og deres forældre – under de nugældende forhold stort set ikke er interesse for det?

---

<sup>2</sup> Transport DTU: Scenarieberegninger vedr. sænkede aldersgrænser for knallert 45 og lille motorcykel, Delnotat VI, side 30

<sup>3</sup> Transport DTU: Scenarieberegninger vedr. sænkede aldersgrænser for knallert 45 og lille motorcykel, Delnotat V, side 35

## Hvad siger erfaringer fra udlandet?

**European Road Safety Observatory** har udarbejdet en opsamling af viden om knallert og mc fra mange lande. De konkluderer, at yngre mc- og knallertkørere har langt højere risiko end ældre, og at en effektiv reducere af risikoen for ulykker med knallert og motorcykler kun er mulig ved at have et restriktivt kørekortsystem med høje aldersgrænser, bedre køreuddannelse og prøver, samt mindre kraftige motorer eller begrænsninger på køretøjernes tophastigheder.<sup>4</sup>

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

## Afsluttende bemærkninger

De seneste år er der sket kraftige dereguleringer på trafiksikkerhedsområdet, og forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen for stor knallert er blot én til i rækken.

I Rådet for Sikker Trafik er vi bekymrede over denne udvikling. Vi mener, at vi i Danmark bør være ambitiøse og arbejde sammen på tværs for at udvikle og indføre tiltag, der forebygger og reducerer antallet af ulykker og sparer menneskeliv - fremfor at bruge resurser på at bekæmpe negative konsekvenser af tiltag, der forringer trafiksikkerheden.

Med venlig hilsen

**Mogens Kjærgaard Møller**  
Administrerende direktør

---

<sup>4</sup> [http://erso.swov.nl/knowledge/content/45\\_poweredtowwheelers/powered%20two%20wheelers.htm](http://erso.swov.nl/knowledge/content/45_poweredtowwheelers/powered%20two%20wheelers.htm)