

Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

2010/1 BTL 137 (Gældende)

**Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler
(Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.)**

Ministerium: Folketinget

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler

(Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.)

[af justitsministeren (Lars Barfoed)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 15 ændringsforslag til lovforslaget. Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 1, 6-10 og 12-14. Socialdemokratiets medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag 3, 5 og 11. Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2, 4 og 15.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 9. februar 2011 og var til 1. behandling den 1. marts 2011. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Retsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og justitsministeren sendte den 27. juli 2010 dette udkast til udvalget, jf. REU alm. del – bilag 642 (2009-10). Den 7. februar 2011 sendte justitsministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 2 skriftlige henvendelser fra Danmarks Knallert Union.

Justitsministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Danmarks Knallert Union mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 8 spørgsmål til justitsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

6 af udvalgets spørgsmål og justitsministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *mindretal* i udvalget (V, KF og LA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af justitsministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (S og SF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1 og 3-14 stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget kan ikke støtte lovforslaget, da risikoen for flere trafikdræbte absolut er til stede som følge af sænkelsen af aldersgrænsen fra 16 til 15 år for udstedelse af kørekort til lille knallert. Såvel Rigspolitiet som Rådet For Sikker Trafik fraråder, at aldersgrænsen sænkes til 15 år fra 16 år, netop med baggrund i erfaringerne med tidlig erhvervelse af

kørekort til knallert og øget tendens til alvorlige skader og flere trafikdræbte. Derfor har S og SF stillet ændringsforslag, hvor aldersgrænsen fastholdes på 16 år. Hvis dette ændringsforslag vedtages, vil S og SF kunne stemme for lovforslaget.

Et *tredje mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1, 2, 4, 6-10 og 12-15 stillede ændringsforslag.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget synes, der er rigtig mange gode elementer i lovforslaget, som vil øge mobiliteten for de unge mennesker, når aldersgrænsen for at køre lille knallert sættes ned til 15 år. Især unge i områder med dårlig kollektiv trafikbetjening vil have meget glæde af det. De unge får bedre muligheder for at komme til uddannelsessteder, lærepladser og lign.

DF havde gerne set, at aldersgrænsen for stor knallert også var blevet sænket til 16 år og har derfor stillet ændringsforslag om dette.

Lovforslaget lægger op til en stramning af køreuddannelsen og en skærpelse af sanktioner. Det kan DF støtte op om. Vi har hele tiden haft ideen med, at vi skulle skærpe køreuddannelsen, så vi fik en trappemodel: køreuddannelse fra 15 år, endnu mere som 16-årig, og som 18-årige var de unge forhåbentlig bedre rustet til at komme ud i trafikken med langt større hastigheder. Men nu ønsker man altså, at det skal gå fra 30 km/t. til 130 km/t. den dag, de unge fylder 18 år. Det mener vi ikke er trafiksikkerhedsmæssigt i orden, og vi havde derfor gerne set en nedsættelse af alderen for retten til at køre stor knallert.

DF er uforstående over for, at ikrafttrædelsestidspunktet først er i 2013. Det er helt uforståeligt, at justitsministeren ikke på dette område har været imødekommende over for DF's ønske om ikrafttrædelse den 1. januar 2012.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (RV) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling. Mindretallet vil stemme for de under nr. 1 og 3-14 stillede ændringsforslag.

Radikale Venstres medlem af udvalget støtter ændringsforslag nr. 3, 5 og 11 om fastholdelse af den nuværende aldersgrænse på 16 år for kørsel med lille knallert med følgende begrundelser:

Hovedargumentet for nedsættelsen er de unges behov for øget mobilitet i de tyndt befolkede områder, men uanset dette finder RV, at de kraftige advarsler mod forslaget, som fremsættes af Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik, bør være afgørende. Nedsættelsen af aldersgrænsen fører efter deres opfattelse til et større antal dræbte eller alvorligt kvæstede, og de forbedringer, der er i loven, f.eks. krav om bedre knallertuddannelse, kan ikke opveje dette. Herudover kan føjes, at øget adgang til knallertkørsel vil medføre mindre motion for denne aldersgruppe, også i strid med sagkundskaben i dette tilfælde på sundhedsområdet.

Et *femte mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1 og 3-14 stillede ændringsforslag. Såfremt de under nr. 3, 5 og 11 stillede ændringsforslag ikke vedtages ved 2. behandling, vil mindretallet ved 3. behandling stemme imod lovforslaget.

Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af justitsministeren, tiltrådt af udvalget:

1) I *indledningen* ændres »og lov nr. 1551 af 21. december 2010« til: », lov nr. 1551 af 21. december 2010 og lov nr. 184 af 8. marts 2011«.

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

Af et *mindretal* (DF):

2) Efter nr. 4 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 56, stk. 2, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) er fyldt 16 år, når kørekortet gælder til stor knallert,

[Nedsættelse af aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert til 16 år]

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, RV og EL):

3) I den under nr. 7 foreslåede affattelse af § 63 ændres i stk. 2 »15« til: »16«.

[Ændring af aldersgrænsen for, hvornår en person kan få udstedt kørekort til lille knallert, fra 15 til 16 år]

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et *mindretal* (S, SF, RV og EL):

4) I den under nr. 7 foreslåede affattelse af § 63 indsættes i stk. 5, 1. pkt., efter »undervisningen,«: »herunder at undervisningen i førstehjælp skal foregå samme sted som den øvrige undervisning og som en del af denne,«.

[Førstehjælp som en del af undervisning inden for samme regi]

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, RV og EL):

5) Nr. 8 affattes således:

»8. § 63 a ophæves.«

[Konsekvensændring af ændringsforslag nr. 3]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

6) Efter nr. 8 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 92 d, stk. 1, ændres »§ 2, nr. 2, 6, 8 og 11-13« til: »§ 2, nr. 2, 7, 9 og 12-14«.

[Redaktionel ændring]

7) Nr. 14 udgår.

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

8) Efter nr. 34 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 126, stk. 1, nr. 7, ændres »9« til: »10«, og efter »således« indsættes: »at to forhold omfattet af henholdsvis § 125, stk. 1, nr. 3 og 10, som er begået samtidig, i denne forbindelse dog anses for ét forhold, og«.

[Konsekvensændring, som følge af at der i lovforslagets § 1, nr. 29, indsættes et nyt nr. 10 i færdselslovens § 125, stk. 1, om betinget frakendelse af førerretten i forbindelse med kørsel på stor knallert i ulovlig

stand. Med den foreslåede ændring bliver den nye bestemmelse omfattet af reglen i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, hvorefter flere forhold, der hver især medfører en betinget frakendelse, kan udløse en ubetinget frakendelse af førerretten, hvis de foreligger til samtidig påkendelse]

9) I det under *nr. 39* foreslåede § 129, *stk. 1, nr. 5*, indsættes efter »§ 54, stk. 1«: », 2. pkt.«

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

10) Det under *nr. 39* foreslåede § 129, *stk. 3, nr. 2*, affattes således:

»2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 1, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2,«

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, RV og EL):

11) I det under *nr. 39* foreslåede § 129, *stk. 6*, ændres to steder »15« til: »16«.

[Konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring i nr. 3]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

12) Efter nr. 44 indsættes som nyt nummer:

»03. I § 133 a, *stk. 4*, udgår »§ 63 a, stk. 1,«.

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

13) *Nr. 45* affattes således:

»45. I § 133 a indsættes efter *stk. 4* som nye stykker:

»*Stk. 5*. Konfiskation af lille knallert skal ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, *stk. 3, nr. 1-4*, og
- 2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller som nævnt i *stk. 7, nr. 1*.

Stk. 6. Konfiskation af lille knallert skal endvidere ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, *stk. 3, nr. 1 eller 2*, og
- 2) den pågældendes ret til at føre lille knallert på gerningstidspunktet var frakendt ubetinget for et forhold som nævnt i nr. 1 begået inden for de seneste 2 år før det nye forhold.

Stk. 7. Konfiskation af lille knallert skal ligeledes ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 63, *stk. 1, 1. pkt.*, eller § 117 c, *stk. 1, 2. pkt.*, og
- 2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 eller *stk. 5, nr. 1*.«

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse

af sanktioner for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) samt enkelte redaktionelle ændringer]

14) Nr. 46 affattes således:

»46. I § 133 a, stk. 5 og 6, der bliver stk. 8 og 9, ændres »stk. 2-4« til: »stk. 2-7«.

[Konsekvensændring som følge af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktioner for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)]

Af et mindretal (DF):

Til § 4

15) I stk. 1 ændres »19. januar 2013« til: »1. januar 2012«.

[Ændring af lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse]

Bemærkninger

Til nr. 1

Den foreslåede ændring er en konsekvens af Folketingets vedtagelse af lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktioner for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Til nr. 2

Det foreslås at nedsætte alderen for at erhverve kørekort til stor knallert fra 18 år til 16 år. Med forslaget ønskes det gradvis at modne de unge til at færdes ansvarsfuldt og sikkert i trafikken ved at gøre overgangen fra lille knallert til stor knallert til bil mere glidende. Endvidere ønskes med forslaget at bidrage til at øge mobiliteten hos de unge ikke mindst i udkantområderne, hvor der ofte er langt til uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og fritidsaktiviteter.

Til nr. 3

Ændringsforslaget indebærer, at aldersgrænsen for førere af lille knallert fastholdes på 16 år, som i dag er den gældende aldersgrænse, og at der således ikke sker en nedsættelse af denne aldersgrænse til 15 år, som lovforslaget lægger op til.

Til nr. 4

Med forslaget sikres det, at undervisningen til kørekort til lille knallert og undervisningen i førstehjælp skal foregå samlet i samme regi, typisk i kommunalt regi.

Til nr. 5

Som en konsekvens af ændringsforslag nr. 1 om, at førerne af lille knallert skal være 15 år, ophæves den gældende § 63 a.

Til nr. 6

Der er tale om en redaktionel ændring som følge af forslaget om at indsætte et nyt nr. 6 i færdselslovens § 2, hvorved nr. 6-28 bliver til nr. 7-29 (lovforslagets § 1, nr. 1).

Til nr. 7

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at det stk. 2 i færdselslovens § 118, som var gældende ved lovforslagets fremsættelse, ophæves ved § 1, nr. 4, i lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven.

Til nr. 8

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der i lovforslagets § 1, nr. 29, indføres et nyt nr. 10 i færdselslovens § 125, stk. 1, om betinget frakendelse af førerretten ved kørsel på stor knallert, som er i kvalificeret ulovlig stand.

Med den foreslåede ændring bliver den nye bestemmelse omfattet af reglen i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, hvorefter flere forhold, der hver især medfører en betinget frakendelse, kan udløse en ubetinget frakendelse af førerretten, hvis de foreligger til samtidig påkendelse. Det gælder dog ikke, hvor der er tale om overtrædelse af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3 og 10, begået med stor knallert under den samme kørsel. Begrundelsen for denne undtagelse er, at en overtrædelse af den tilladte hastighed for stor knallert med mere end 60 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3, normalt vil indebære, at knallerten samtidig er i en sådan ulovlig stand som anført i det foreslåede nr. 10. Undtagelsen svarer i øvrigt til, hvad der foreslås for lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 39 (færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 5).

Til nr. 9 og 10

De foreslåede ændringer sidestiller overtrædelser af færdselslovens § 54, stk. 1, begået på lille knallert med overtrædelser af § 54, stk. 1, begået med øvrige motordrevne køretøjer i relation til spørgsmålet om, hvorvidt forseelsen skal medføre en betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert.

Efter lovforslagets fremsættelse har Folketinget vedtaget lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven. Loven, der træder i kraft den 1. januar 2012, medfører, at overtrædelser af forbuddet mod at føre motordrevet køretøj med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i færdselslovens § 54, stk. 1 (nulgrænsen), fremover sidestilles med spirituskørsel med en promille på over 1,20 og medfører en ubetinget frakendelse af førerretten til bil m.v. og ikke kun en betinget frakendelse som hidtil. Er der tale om kørsel efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i en større dosis end foreskrevet i en lovlig recept, vil dette dog fortsat kun medføre en betinget frakendelse.

Med de foreslåede ændringer i nr. 5 og 6 lægges der derfor op til, at der i stedet for en betinget frakendelse af retten til at føre lille knallert vil skulle ske en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert ved overtrædelse af nulgrænsen i færdselslovens § 54, stk. 1, 1. pkt. Er der derimod tale om kørsel efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i henhold til, men ej i overensstemmelse med en lovlig recept, vil der skulle ske en betinget frakendelse.

De foreslåede ændringer har endvidere den konsekvens, at overtrædelse af nulgrænsen – bortset fra »recepttilfældene« – bliver omfattet af den foreslåede ordning om obligatorisk konfiskation af lille knallert, jf. ovenfor under bemærkningerne til nr. 8.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Den foreslåede regel i færdselslovens § 129, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 39, har til formål at sikre, at begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert tidligst regnes fra det tidspunkt, hvor vedkommende lovligt kunne erhverve retten til at føre lille knallert. Reglen svarer i øvrigt til, hvad der med lovforslaget foreslås indført, for så vidt angår begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af førerret til bil m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 38. Som konsekvens af, at det med ændringsforslaget foreslås, at aldersgrænsen for førere af lille knallert fastholdes på 16 år, foreslås begyndelsestidspunktet for en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert derfor ligeledes ændret til den dag, hvor vedkommende fylder 16 år.

Til nr. 12

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven er indsat et nyt stk. 4 i færdselslovens § 133 a, der henviser til færdselslovens § 63 a, idet § 63 a foreslås ændret i lovforslagets § 1, nr. 8. Med lovforslaget vil kørsel på stor knallert uden

at have erhvervet kørekort til enten stor knallert, bil eller motorcykel fremover være en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt.

Til nr. 13

Som konsekvens af, at der ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven er indsat et nyt stk. 4 i færdselslovens § 133 a, er nummereringen af de foreslåede nye stykker til § 133 a i lovforslagets § 1, nr. 45, ændret.

Den foreslåede nyaffattelse af § 133 a, stk. 6, nr. 1 (§ 133 a, stk. 5, nr. 1, i lovforslaget) indebærer, at reglerne om obligatorisk konfiskation af lille knallert kommer til at svare til reglerne om obligatorisk konfiskation af andre køretøjer, som ændres ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven.

Lov nr. 184 af 8. marts 2011, der træder i kraft den 1. januar 2012, medfører, at overtrædelse af forbuddet mod at føre motordrevet køretøj med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i færdselslovens § 54, stk. 1 (nulgrænsen), omfattes af den obligatoriske konfiskationsordning i færdselslovens § 133 a, stk. 2. Det gælder dog ikke kørsel efter indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i en større dosis end foreskrevet i en lovlig recept. Derudover medfører loven, at overtrædelser af nulgrænsen også bliver omfattet af den særligt skærpede ordning om obligatorisk konfiskation i færdselslovens § 133 a, stk. 3.

Den foreslåede ændring af formuleringen i forslaget til færdselslovens § 133 a, stk. 6, sammenholdt med de foreslåede ændringer til forslaget til færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 5, og stk. 3, nr. 2, jf. bemærkningerne til nr. 5 og 6 ovenfor, indebærer således, at overtrædelse af nulgrænsen – bortset fra »recepttilfældene« – begået på lille knallert omfattes både af den almindelige ordning om obligatorisk konfiskation af lille knallert og den skærpede ordning om obligatorisk konfiskation.

Der henvises i øvrigt til punkt 4.1.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Den foreslåede nyaffattelse af lovforslagets § 1, nr. 46, er en konsekvens af, at der ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven er indsat et nyt stk. 4 i færdselslovens § 133 a.

Til nr. 15

Ændringsforslaget indebærer, at loven med undtagelse af bestemmelsen i § 1, nr. 9, der vedrører administration af reglerne om parkeringsskiver, træder i kraft den 1. januar 2012.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF) fmd.

Marlene Harpsøe (DF) Pia Adelsteen (DF) Tom Behnke (KF) Vivi Kier (KF)

Simon Emil Ammitzbøll (LA) Karen Hækkerup (S) Maja Panduro (S) Mogens Jensen (S)

Julie Skovsby (S) Anne Baastrup (SF) Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) nfmd. Lone Dybkjær (RV)

Line Barfod (EL)

Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Kristendemokraterne (KD)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Siumut (SIU)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Tjóðveldi (T)	1

Radikale Venstre (RV)	9	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

Oversigt over bilag vedrørende L 137**Bilagsnr. Titel**

- | | |
|----|--|
| 1 | Høringssvar og høringsnotat, fra justitsministeren |
| 2 | Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 3 | Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 4 | 1. udkast til betænkning |
| 5 | Ændringsforslag, fra justitsministeren |
| 6 | Henvendelse af 5/4-11 fra Danmarks Knallert Union |
| 7 | 2. udkast til betænkning |
| 8 | Revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 9 | 3. udkast til betænkning |
| 10 | Henvendelse af 26/4-11 fra Dansk Knallert Union |
| 11 | Revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 12 | 4. udkast til betænkning |

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 137**Spm.nr. Titel**

- | | |
|---|---|
| 1 | Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der indebærer, at alderen for at køre knallert 45 nedsættes til 16 år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 2 | Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der indebærer, at ikrafttrædelsestidspunktet ændres fra den 19. januar 2013 til den 1. januar 2012, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 3 | Spm. om teknisk bistand til ændringsforslag, der indebærer, at alderen for at køre på lille knallert skal være 16 år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 4 | Spm. om ministeren vil overveje, om et færdselsrelateret førstehjælpskursus kan være en integreret del af undervisningen i forbindelse med erhvervelse af knallertbevis, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 5 | Spm. om begrundelsen for, at 16-årige kan købe en knallert, hvorimod 15-årige skal have forældresamtykke, når personen i begge tilfælde ikke er personligt myndig, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 6 | Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der indebærer, at alderen for at køre knallert 45 nedsættes til 16 år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 7 | Spm. om kommentar til henvendelse af 5/4-11 fra Danmarks Knallert Union, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |
| 8 | Spm. om kommentar til henvendelse af 26/4-11 fra Dansk Knallert Union, til justitsministeren, og ministerens svar herpå |

6 af udvalgets spørgsmål til justitsministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål og justitsministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra DF.

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes yde teknisk bistand til et ændringsforslag med bemærkninger, der indebærer, at alderen for at køre knallert 45 nedsættes til 16 år.

Svar:

Udformningen af et ændringsforslag om nedsættelse af aldersgrænsen for førere af stor knallert rejser en række spørgsmål i forhold til, hvordan en sådan ordning nærmere ønskes gennemført, herunder med hensyn til uddannelse, sanktioner og forholdet til færdselslovens øvrige bestemmelser om førerret.

I dag kræves der førerret til enten bil eller motorcykel for at kunne føre stor knallert, jf. færdselslovens § 63 a, stk. 1, og der eksisterer derfor ikke nogen særskilt køreuddannelse eller køreprøve for stor knallert. Tredje kørekortdirektiv kræver imidlertid, at EU-medlemsstaterne med virkning fra den 19. januar 2013 indfører et særskilt kørekort til bl.a. stor knallert. Lovforslaget lægger derfor op til, at der pr. 19. januar 2013 indføres en ny kørekortkategori (kategori AM) til stor knallert. Personer, der ønsker at erhverve et sådant kørekort, vil skulle gennemføre køreundervisning, der i høj grad vil svare til køreundervisningen til den eksisterende kategori A (motorcykel).

Såfremt 16-17-årige unge skal kunne erhverve ret til at føre stor knallert, vil dette imidlertid kræve, at der for disse unge under 18 år særskilt tages stilling til, i hvilket regi køreuddannelsen vil skulle foregå (hos private køreskoler eller f.eks. i ungdomsskolerne).

Alt efter hvor de unge under 18 år vil skulle gennemføre køreuddannelsen, og hvilke krav der vil skulle stilles til en køreprøve, vil der samtidig kunne være behov for at indføre nye omkostningsbestemte gebyrbestemmelser i færdselsloven.

I dag gælder færdselslovens regler om førerretsfrakendelse og kørselsforbud tillige for forseelser begået med stor knallert. Lovforslaget lægger ikke op til ændringer af dette som følge af, at der indføres et særskilt kørekort (kategori AM) til stor knallert. Såfremt aldersgrænsen for førere af stor knallert nedsættes fra 18 til 16 år, vil der imidlertid skulle tages stilling til, om der er behov for en tilpasning af reglerne om frakendelse og kørselsforbud i lyset af, at føreren vil kunne være helt ned til 16 år. Tilsvarende vil der skulle tages nærmere stilling til sanktionerne for forseelser begået med stor knallert, hvis føreren er under 18 år.

På baggrund af det ovenfor anførte finder jeg ikke, at det er muligt at yde lovteknisk bistand til et ændringsforslag som ønsket af Retsudvalget.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at det i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget har været overvejet, om der – ud over den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen for førere af lille knallert – tillige er grundlag for at nedsætte aldersgrænsen for førere af stor knallert.

Når lovforslaget imidlertid ikke indeholder et sådant forslag, skyldes det, at en nedsættelse af aldersgrænsen for førere af stor knallert af flere grunde findes at være betænkelig ud fra hensynet til de unges færdselssikkerhed.

For det første er den tilladte hastighed for stor knallert (45 km i timen) væsentlig højere end den tilladte hastighed for lille knallert (30 km i timen). I tilfælde af uheld må risikoen for, at føreren pådrager sig selv eller andre alvorlig personskade, alt andet lige anses for større ved kørsel på stor knallert end på lille knallert. For det andet skal stor knallert føres på vejbanen blandt den hurtigere og tungere trafik, i modsætning til lille knallert der som udgangspunkt skal føres på cykelstien.

Hertil kommer, at der ikke ses at være noget særligt behov for en nedsættelse af aldersgrænsen af hensyn til de unges mobilitet, idet 16-17-årige unge allerede i dag har mulighed for at erhverve ret til at føre lille knallert.

Af de nævnte grunde kan regeringen ikke støtte et forslag om at nedsætte aldersgrænsen for førere af stor knallert fra 18 til 16 år.

Spørgsmål 2

Ministeren bedes yde teknisk bistand til et ændringsforslag med bemærkninger, der indebærer at ikrafttrædelsestidspunktet ændres fra 19. januar 2013 til 1. januar 2012.

Svar:

En ændring af lovforslaget med henblik på at fremrykke ikrafttrædelsestidspunktet fra den 19. januar 2013 til den 1. januar 2012 vil kunne udformes på følgende måde:

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Til § 4

x) I stk. 1 ændres »19. januar 2013« til: »1. januar 2012«.

[Ændring af lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse]

B e m æ r k n i n g e r

Til § 4

Ændringsforslaget indebærer, at loven med undtagelse af bestemmelsen i § 1, nr. 9, der vedrører administration af reglerne om parkeringsskiver, træder i kraft den 1. januar 2012.

Regeringen kan ikke støtte et sådant ændringsforslag.

Justitsministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet, om reglerne for knallerter ville kunne sættes i kraft på et tidligere tidspunkt end den 19. januar 2013. Rigspolitiet har i den forbindelse oplyst, at de tilpasninger af politiets it-systemer, som er nødvendige for at kunne administrere de nye regler, har vist sig at være af en så omfattende karakter, at Rigspolitiet ikke finder, at et tidligere ikrafttrædelsestidspunkt vil være realistisk. Endvidere har Rådet for Sikker Trafik, som skal stå for udarbejdelsen af undervisningsmateriale mv. til den nye knallertuddannelse i ungdomsskolerne, peget på, at Rådet vil kunne have vanskeligt ved at have undervisningsmaterialet klar til kommunerne, hvis ikrafttrædelsestidspunktet fremrykkes.

Det bemærkes endvidere, at en fremrykkelse af ikrafttrædelsestidspunktet vil kræve, at der indføres en række overgangsregler for kørekort udstedt i den mellemliggende periode fra lovens ikrafttrædelse til den 19. januar 2013, hvor tredje kørekortdirektiv skal anvendes. I denne periode vil der skulle udstedes et særligt nationalt kørekort til lille eller stor knallert. Dette kørekort vil efter den 19. januar 2013 skulle kunne ombyttes til et kørekort (kategori AM) til knallert, idet en sådan ombytning vil være nødvendigt,

hvis indehaveren ønsker at benytte det i andre EU/EØS-lande. I tilknytning hertil vil der skulle fastsættes et gebyr for denne ombytning.

Spørgsmål 4:

Vil ministeren overveje, om et færdselsrelateret førstehjælpskursus kan være en integreret del af undervisningen i forbindelse med erhvervelse af knallertbevis?

Svar:

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger under punkt 3.1.3 lægges der med lovforslaget op til, at unge under 18 år, der ønsker at erhverve kørekort til lille knallert, skal gennemføre et færdselsrelateret førstehjælpskursus i lighed med det, der kræves ved førstegangserhvervelse af førerret til bil mv., jf. kørekortbekendtgørelsens § 25. Kurset består af 7 timers undervisning indeholdende førstehjælp i basal genoplivning (3 timer) og færdselsrelateret førstehjælp (4 timer). Det forudsættes samtidig, at det kursus, der skal udbydes til unge knallertførere, skal være tilpasset den unge aldersgruppe og have særligt fokus på de uheldstyper og risici, der kan være forbundet med knallertkørsel.

Undervisningen skal forestås af instruktører godkendt af Dansk Førstehjælpsråd og gennemføres i overensstemmelse med Dansk Førstehjælpsråds undervisningsplaner. Det må derfor forventes, at undervisningen i førstehjælp normalt vil skulle forestås af andre, end de ungdomsskolelærere der underviser på knallertuddannelsen.

I dag udbydes kurser i færdselsrelateret førstehjælp af forskellige private virksomheder og organisationer, og prisen ses typisk at ligge mellem 400-600 kr. I nogle kommuner ses kurset dog også at blive udbudt i ungdomsskoleregi enten gratis eller mod betaling.

Ligesom ved kørekort til bil mv. forudsætter Justitsministeriet, at det er den enkelte unge selv, der må sørge for at gennemføre førstehjælpskurset hos en privat udbyder samt afholde udgifterne dertil. De enkelte kommuner vil dog, som det er tilfældet i nogle kommuner i dag, kunne vælge at udbyde et sådant færdselsrelateret førstehjælpskursus i ungdomsskoleregi, enten gratis eller mod betaling.

Det bemærkes i den forbindelse, at det foreslåede gebyr på 420 kr. for et kørekort til lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 24, er fastsat på baggrund af de forøgede udgifter, som kommunerne vil få ved en gennemførelse af de foreslåede forbedringer af knallertuddannelsen. Udgifter til lektioner i førstehjælp vil således ikke være dækket af gebyret.

I forbindelse med den administrative fastsættelse af de nærmere regler for kurset vil Justitsministeriet 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.

Herudover forventer Justitsministeriet, at der vil skulle gælde en dispensationsordning for unge knallertførere, som den der i dag fremgår af kørekortbekendtgørelsens § 25, stk. 4, hvorefter politiet kan dispensere fra kravet om et færdselsrelateret førstehjælpskursus, hvis ansøgeren inden for det seneste år har gennemført et tilsvarende førstehjælpskursus, eller såfremt ansøgeren i øvrigt må anses for at have tilstrækkelige færdigheder og viden om førstehjælp.

Spørgsmål 5:

Hvad er begrundelsen for, at 16-årige kan købe en knallert, hvorimod 15-årige skal have forældresamtykke, når personen i begge tilfælde ikke er personlig myndig?

Svar:

Som det er nærmere beskrevet i punkt 5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, vil der efter gældende ret i dag kunne være en række situationer, hvor mindreårige selv gyldigt ville kunne købe en knallert hos f.eks. en knallertforhandler, uanset at værgeren – normalt den mindreåriges forældre – ikke har givet samtykke dertil.

I forbindelse med at aldersgrænsen for førere af lille knallert foreslås nedsat fra 16 til 15 år, finder Justitsministeriet derfor, at der i relation til netop de 15-årige kan være et særligt behov for at sikre, at deres anskaffelse af en knallert sker med forældrenes kendskab og accept.

Som det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, er det nærmere formål med den foreslåede regel om forældresamtykke, der omfatter unge under 16 år, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, således at sikre, at den unges forældre – eller andre, der måtte være tillagt forældremyndigheden og dermed ansvaret for den unge – bliver involveret i den unges beslutning om at anskaffe sig en knallert ved udtrykkeligt at skulle give samtykke dertil.

Forældre, der skønner, at deres barn under 16 år ikke har den fornødne modenhed til at kunne færdes sikkert i trafikken på en knallert, eller som af andre grunde finder det uhensigtsmæssigt, at den unge råder over en knallert, vil herved blive sikret en bedre mulighed for at modsætte sig, at den unge på egen hånd erhverver en knallert fra en forhandler.

Justitsministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet, om der er grundlag for at lade samtykkereglen omfatte alle umyndige unge, således at de 16-17-årige også omfattes af reglen. Imidlertid har Justitsministeriet ikke fundet, at der er væsentlige færdselssikkerhedsmæssige grunde til en sådan regel, som samtidig vil pålægge knallertforhandlere mv. nye forpligtelser i forhold til, hvad der i dag gælder i forbindelse med salg mv. af knallerter til de 16-17-årige.

Der henvises i øvrigt til det anførte i punkt 5.1 og 5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Spørgsmål 6:

Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af spørgsmål 1 til L 137 yde teknisk bistand til et ændringsforslag med bemærkninger, der indebærer, at alderen for at køre knallert 45 nedsættes til 16 år, hvor man forudsætter følgende:

- At køreuddannelsen for 16-17-årige vil skulle foregå i samme regi, som for 15-årige, som tager kørekort til lille knallert og, at prisen for de to køreuddannelser skal være den samme.
- At sanktionsniveauet for 16-17-årige, som har kørekort til stor knallert, skal være det samme som for 15-årige, der har kørekort til lille knallert – herunder også for så vidt angår kørekortfrakendelse og kørselsforbud for overtrædelser på stor knallert for gruppen af 16-17-årige.

Svar:

1. Udarbejdelse af et sammenhængende ændringsforslag om nedsættelse af aldersgrænsen for stor knallert forudsætter efter Justitsministeriets opfattelse, at der forinden tages stilling til en række centrale spørgsmål. Som det fremgår nedenfor under pkt. 2-6, drejer det sig navnlig om den nærmere fastsættelse af sanktioner, herunder i relation til enkelte aldersgrupper og den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige køretøjskategorier, tilrettelæggelsen af køreundervisningen og prøveafviklingen samt om finansieringen heraf. Alt afhængig af svaret på de enkelte spørgsmål vil der kunne opstå yderligere spørgsmål, som ligeledes vil kræve nærmere stillingtagen.

På den baggrund finder Justitsministeriet det ikke muligt at yde teknisk bistand, som ønsket af Retsudvalget. Det bemærkes i den forbindelse, at der i øvrigt efter ministeriets opfattelse vil kunne være tale om så væsentlige ændringer af det fremsatte lovforslag, at de ikke uden videre bør fremsættes som ændringsforslag uden forudgående inddragelse af bl.a. Kommunernes Landsforening.

Som anført i besvarelsen af 23. marts 2011 af spørgsmål 1 til lovforslaget, kan regeringen i øvrigt ikke støtte et forslag om at nedsætte aldersgrænsen for førere af stor knallert fra 18 til 16 år. Om baggrunden herfor henvises til den nævnte besvarelse af spørgsmål 1.

2. Som det fremgår af Justitsministeriets besvarelse af 23. marts 2011 af spørgsmål nr. 1 vedrørende lovforslaget, kræves der i dag førerret til enten bil eller motorcykel for at kunne føre stor knallert, jf. færdselslovens § 63 a, stk. 1, og der eksisterer derfor ikke nogen særskilt køreuddannelse eller køreprøve for stor knallert. Tredje kørekortdirektiv kræver imidlertid, at EU-medlemsstaterne med virkning fra den 19. januar 2013 indfører et særskilt kørekort til bl.a. stor knallert. Lovforslaget lægger derfor op til, at der pr. 19. januar 2013 indføres en ny kørekortkategori (kategori AM) til stor knallert, idet både kørekort til bil og kørekort til motorcykel dog fortsat vil give ret til også at føre stor knallert. Det er i forbindelse med indførelsen af det nye særskilte kørekort til stor knallert forudsat i lovforslaget, at personer, der ønsker at erhverve et sådant kørekort, vil skulle gennemføre køreundervisning, der i høj grad vil svare til køreundervisningen til den eksisterende kategori A (motorcykel), jf. punkt 3.2.2 og 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Endvidere er det forudsat, at køreuddannelsen ved erhvervelse af kørekort til stor knallert vil skulle foregå hos private køreskoler svarende til ordningen for eksempelvis bil og motorcykel.

I spørgsmålet forudsættes det imidlertid, at køreuddannelsen – i forbindelse med en nedsættelse af aldersgrænsen til 16 år – for unge under 18 år vil skulle foregå i samme regi, som for 15-årige, som tager kørekort til lille knallert. Det indebærer i givet fald, at der vil skulle indsættes en ny bestemmelse, hvorefter kommunerne skal sørge for undervisningen af unge førere af stor knallert. I tilknytning hertil vil der bl.a. skulle tages stilling til, om kommunerne også skal forestå afvikling af henholdsvis den praktiske og teoretiske del af køreprøven for de mindreårige, således som der er lagt op til ved den lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 7 (færdselslovens § 63, stk. 3).

3. Endvidere forudsættes det i spørgsmålet, at prisen for køreuddannelsen til henholdsvis lille og stor knallert skal være den samme. Justitsministeriet har forstået det anførte således, at der ønskes fastsat et gebyr for mindreåriges erhvervelse af kørekort til stor knallert, der svarer til det gebyr, som de mindreårige med lovforslaget vil skulle betale for at erhverve kørekort til lille knallert.

Det bemærkes i den forbindelse, at der efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 124 d betales 100 kr. for udstedelse af et knallertbevis. Med lovforslaget indføres en selvstændig kørekortkategori til lille knallert, ligesom der indføres en køreprøve for lille knallert samt en udvidelse og forbedring af køreundervisningen for unge knallertførere under 18 år. Som følge heraf forhøjes det gebyr, som unge knallertførere i dag betaler for et knallertbevis med i alt 320 kr. til i alt 420 kr., jf. lovforslagets § 1, nr. 24 (færdselslovens § 124 d, stk. 2). Forhøjelsen af de unges gebyr dækker ikke de 24 timers teoretisk og praktisk undervisning, som i dag udgør ungdomsskolernes knallertundervisning. Gebyrforhøjelsen skønnes derimod at dække udgifterne forbundet med udstedelsen af knallertkørekortet samt kommunernes meromkostninger i forbindelse med den forbedrede ungdomsskoleundervisning, herunder de 6 lektioner, som uddannelsen forventes øget med.

Efter lovforslaget fastsættes samtidig et gebyr på 225 kr. for afholdelse af køreprøve og kontrollerende køreprøve til stor knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 24 (færdselslovens § 124 d, stk. 4 og 5). Gebyret dækker både prøveafholdelsen og omkostningerne forbundet med kørekortudstedelsen. Gebyret dækker

derimod ikke køreuddannelsen, der som nævnt ovenfor forudsættes at foregå hos private køreskoler, og som i øvrigt forudsættes i høj grad at skulle svare til køreundervisningen til den eksisterende kategori A (motorcykel).

Såfremt gebyret for udstedelse af et kørekort til stor knallert til unge under 18 år vil skulle svare til det gebyr, der i lovforslaget er fastsat for de unges erhvervelse af kørekort til lille knallert, vil der skulle foretages en række ændringer i færdselslovens § 124 d.

Det bemærkes i den forbindelse, at såfremt kommunerne pålægges også at skulle varetage køreundervisningen til stor knallert for de 16-17-årige i stedet for de private køreskoler, må det forventes at ville medføre yderligere udgifter for kommunerne, som ikke fuldt ud kan dækkes ved en forøgelse af gebyret med 195 kr. Med mindre der træffes anden beslutning, vil staten skulle afholde de merudgifter, som etablering af en kun delvist gebyrfinansieret køreuddannelse til stor knallert for unge under 18 år i offentligt regi vil indebære.

4. Det anføres endvidere i spørgsmålet, at sanktionsniveauet samt reglerne om frakendelse og kørselsforbud for de 16-17-årige førere af stor knallert skal svare til de foreslåede regler for førere af lille knallert.

Som det fremgår af Justitsministeriets besvarelse af 23. marts 2011 af spørgsmål 1 til lovforslaget, gælder færdselslovens almindelige regler om førerretsfrakendelse og kørselsforbud i dag tillige for forseelser begået med stor knallert. Lovforslaget lægger ikke op til ændringer af dette som følge af, at der indføres et særskilt kørekort (kategori AM) til stor knallert. Stor knallert er således omfattet af færdselslovens regler om førerret og princippet om, at en frakendelse af førerretten har virkning for alle kategorier af køretøjer, som kræver førerret. Frakendes førerretten således for et forhold begået på stor knallert, mister vedkommende ligeledes retten til at føre eksempelvis bil.

I modsætning hertil indføres der med lovforslaget et selvstændigt sanktionssystem for ulovlig kørsel på lille knallert, der er baseret på, at retten til at føre lille knallert er en særskilt ret, som holdes adskilt fra færdselslovens regler om førerret (bil, motorcykel og stor knallert mv.). I forbindelse med at lovforslaget som noget nyt indsætter en bestemmelse om frakendelse af retten til at føre lille knallert, lægges der således f.eks. op til, at en sådan frakendelse generelt ikke skal have betydning for vedkommendes mulighed for at erhverve eller bevare førerretten til bil mv. Den eneste undtagelse herfra er den foreslåede regel om, at personer under 18 år, der begår et forhold, som medfører en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, får udsat det tidspunkt, hvor vedkommende ellers ville kunne erhverve førerretten til bil mv. eller alternativt frakendes førerretten til bil mv. i 6 måneder, hvis vedkommende er nået at fylde 18 år og har erhvervet en sådan førerret, før sagen afgøres, jf. nærmere lovforslagets § 1, nr. 39 (færdselslovens § 129, stk. 4).

En ubetinget frakendelse af førerretten til bil, motorcykel, stor knallert mv. sker for minimum 6 måneder, jf. færdselslovens § 128, stk. 1. En ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af færdselslovens § 54 sker dog for et tidsrum af mindst 3 år, jf. færdselslovens § 128, stk. 2, som senest er ændret ved lov nr. 184 af 8. marts 2011.

Med lovforslaget lægges der derimod op til, at en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert sker for minimum 2 år, uanset om føreren er under eller over 18 år, jf. lovforslagets § 1, nr. 39 (færdselslovens § 129, stk. 3), og uanset hvilken af de relevante overtrædelser der er tale om. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har Justitsministeriet i den forbindelse tilsluttet sig arbejdsgruppens forslag om, at frakendelsestiden ved en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert af hensyn til reglernes pædagogiske og præventive sigte altid bør være 2 år i førstegangstilfælde, jf. punkt 4.1.3.2 i lovforslagets bemærkninger.

Såfremt denne ordning uden videre udvides til også at omfatte stor knallert, vil det bl.a. betyde, at frakendelsestiden ved forseelser begået på stor knallert tilsvarende vil blive på minimum 2 år. I visse tilfælde vil der i givet fald blive tale om en markant skærpelse i forhold til det frakendelsesniveau, der i dag efter praksis gælder for stor knallert, bil mv., nemlig i de tilfælde, hvor frakendelsestiden i dag fastsættes til 6 måneder, hvorimod det i spirituskørselssager og sager, hvor der er kørt under påvirkning af euforiserende stoffer, omvendt vil indebære en lempelse, idet udmålingen i sådanne sager starter på 3 år, jf. ovenfor.

Hertil kommer, at en sådan frakendelsesregel for stor knallert vil have den konsekvens, at vedkommende ligeledes vil være afskåret fra at føre bil mv. i minimum 2 år, med mindre der gøres grundlæggende op med det nugældende system, hvorefter stor knallert (i modsætning til lille knallert) er omfattet af færdselslovens almindelige regler om førerret og princippet om, at en frakendelse af førerretten har virkning for alle kategorier af køretøjer (eksempelvis bil og motorcykel), som kræver førerret.

En udvidelse af den foreslåede frakendelsesordning for lille knallert, jf. lovforslagets § 1, nr. 39 (færdselslovens § 129), til også at gælde for stor knallert vil tillige indebære, at stor knallert – i modsætning til, hvad der gælder i dag – vil skulle undtages fra klippekortordningen, jf. færdselslovens § 125, stk. 2, og reglerne om kørselsforbud, jf. færdselslovens § 127.

5. Såfremt store knallerter udskilles fra færdselslovens almindelige regler om førerret, vil det i tilknytning hertil være naturligt at overveje, om store knallerter tillige skal udskilles fra bestemmelserne om obligatorisk konfiskation i færdselslovens § 133 a, stk. 2 og 3, samt stk. 4, som indsat ved lov nr. 184 af 8. marts 2011, der med sin nuværende ordlyd både omfatter bil, motorcykel og stor knallert mv. Det bemærkes i den forbindelse, at lille knallert ikke omfattes af disse bestemmelser, men derimod efter lovforslaget vil blive omfattet af en række selvstændige konfiskationsbestemmelser, jf. lovforslagets § 1, nr. 45 (færdselslovens § 133 a, stk. 5-7 (som omnummereret ved justitsministerens ændringsforslag)).

6. For så vidt angår straffen for forseelser begået på lille knallert lægger lovforslaget op til, at bødeniveauet på en række områder ligesom i dag fortsat skal være lavere end ved tilsvarende forseelser begået på stor knallert. Eksempelvis lægger lovforslaget op til, at spirituskørsel begået på lille knallert, uanset promillens størrelse og førerens alder, i førstegangstilfælde straffes med en bøde på 2.000 kr., jf. lovforslagets § 1, nr. 12 (færdselslovens § 117 c, stk. 1) og bemærkningerne til bestemmelsen.

Spirituskørsel på stor knallert straffes derimod kun med bøde i førstegangstilfælde, hvis promillen er på 2,00 eller derunder. I sådanne tilfælde udmåles en bøde under hensyntagen til den pågældendes indtægtsforhold på gerningstidspunktet samt alkoholkoncentrationen, jf. færdselslovens § 117 b, stk. 1, jf. § 117, stk. 1. I praksis fastsættes bøden i sådanne sager i førstegangstilfælde svarende til 1 måneds nettoløn ganget med promillens størrelse, hvilket i de fleste tilfælde vil være væsentligt over 2.000 kr.

Tilsvarende vil en overtrædelse færdselslovens § 54, stk. 1, 1. pkt. (kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer), begået på lille knallert i førstegangstilfælde med lovforslaget medføre en bøde på 2.000 kr. uanset førerens alder, hvorimod forseelsen begået på stor knallert som udgangspunkt udløser en indtægtsbestemt bøde, jf. færdselslovens § 117 b, stk. 1, jf. § 117, stk. 1.

Under visse nærmere angivne betingelser vil straffen for bl.a. spirituskørsel begået på henholdsvis lille og stor knallert kunne stige til fængsel. Bestemmelserne herom er imidlertid heller ikke identiske for lille og stor knallert, jf. nærmere lovforslagets § 1, nr. 12 (færdselslovens § 117 c, stk. 2) sammenholdt med færdselslovens § 117, stk. 2.

Såfremt der skal gælde de samme regler for bøde- og fængselsstraf for eksempelvis spirituskørsel begået på stor knallert, som der med lovforslaget lægges op til for lille knallert, vil det således kræve en række ændringer.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at Justitsministeriet umiddelbart har forstået spørgsmålet således, at det alene er reglerne for unge førere af stor knallert under 18 år, der ønskes ændret. En sådan sontring efter alder vil – modsat hvad der gælder for lille knallert, hvor reglerne om frakendelse, bødestraf mv. som udgangspunkt er ens for personer over og under 18 år – have den konsekvens, at der skal etableres to forskellige sanktionssystemer for førere af stor knallert afhængig af den pågældendes alder.

Spørgsmål 8:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. april 2011 fra Dansk Knallert Union, herunder en kommentering af de enkelte forslag i henvendelsen, jf. L 137 - bilag 10.

Svar:

I henvendelsen af 26. april 2011 har Dansk Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningen anført, at branchen ikke ser nogen problemer i, at de foreslåede regler for knallerter i L 137 træder i kraft allerede pr. 1. januar 2012, og at branchen ønsker en hurtig implementering af de nye regler.

I den forbindelse anfører branchen, at branchen finder en frist på otte måneder passende i forholdt til at få tilpasset politiets it-systemer, og at ikrafttrædelsen eventuelt kan udsættes til 1. april 2012, hvis dette viser sig nødvendigt.

Endvidere anfører branchen, at der efter branchens opfattelse ikke er behov for at udarbejde helt nyt undervisningsmateriale, men at der sandsynligvis alene er behov for nogle justeringer og opdateringer, idet der opereres med det samme timetal. Branchen bidrager gerne til materialet. Branchen anerkender dog, at den praktiske køreprøve skal arrangeres.

Endelig anfører branchen, at der ikke er noget til hinder for, at Danmark implementerer tredje kørekortdirektiv før den 19. januar 2013, som det ifølge branchen er sket i flere andre lande.

Justitsministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget lægger op til, at loven – med undtagelse af § 1, nr. 9, som vedrører administrationen af reglerne om parkeringsskiver – træder i kraft den 19. januar 2013.

Ved fastsættelse af ikrafttrædelsestidspunktet er der særligt lagt vægt på, dels at der skal være den fornødne tid til at tilrettelægge de nødvendige ændringer af undervisningen mv. i relation til erhvervelse af kørekort til henholdsvis lille og stor knallert, og dels at administration af de foreslåede regler forudsætter en række ændringer af politiets it-systemer, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 4.

Regeringen kan derfor ikke støtte Dansk Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningens forslag om at fremrykke ikrafttrædelsestidspunktet.

Som anført i besvarelsen af 23. marts 2011 af spørgsmål nr. 2 til lovforslaget har Justitsministeriet i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet, om reglerne for knallerter ville kunne sættes i kraft på et tidligere tidspunkt end den 19. januar 2013. Rigspolitiet har i den forbindelse oplyst, at de tilpasninger af politiets it-systemer, som er nødvendige for at kunne administrere de nye regler, har vist sig at være af en så omfattende karakter, at Rigspolitiet ikke finder, at et tidligere ikrafttrædelsestidspunkt vil være realistisk. Endvidere har Rådet for Sikker Trafik, som skal stå for udarbejdelsen af undervisningsmateriale mv. til den nye knallertuddannelse i ungdomsskolerne, peget på, at Rådet vil kunne have vanskeligt ved at have undervisningsmaterialet klar til kommunerne, hvis ikrafttrædelsestidspunktet fremrykkes.

Det bemærkes i den forbindelse, at hovedformålet med lovforslaget er at forbedre færdselssikkerheden bl.a. ved at højne kvaliteten af den køreundervisning, som unge knallertførere skal gennemgå. Lovforslaget lægger derfor op til, at knallertuddannelsen i ungdomsskolerne revideres som foreslået i Rigspolitiets arbejdsgruppes anbefalinger, jf. bilag 2 til lovforslaget. Lovforslaget lægger samtidig op til at følge arbejdsgruppens anbefaling om, at underviserne i ungdomsskolerne fremover som et obligatorisk krav skal have gennemført et grundkursus for lærere i obligatorisk knallertundervisning. Endvidere lægger lovforslaget op til at følge arbejdsgruppens anbefaling om, at uddannelsen skal suppleres med yderligere 6 lektioner, som skal anvendes til undervisning i risikoforståelse. Det er således ikke korrekt, at der opereres med det samme timetal.

Justitsministeriet er derimod enig i, at tredje kørekortdirektiv i sig selv ikke er til hinder for, at de foreslåede regler for lille og stor knallert sættes i kraft inden den 19. januar 2013. Som det fremgår af ministeriets tidligere besvarelse af spørgsmål nr. 2 til lovforslaget, vil en fremrykkelse af ikrafttrædelsestidspunktet imidlertid kræve, at der indføres en række overgangsregler for kørekort til lille eller stor knallert udstedt i den mellemliggende periode fra lovens ikrafttrædelse til den 19. januar 2013. Der henvises til det anførte herom i besvarelsen af spørgsmål nr. 2.