

to EF-direktiver på området, henholdsvis Rådets direktiv 80/1263/EØF af 4. december 1980 om indførelse af et EF-kørekort samt Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort. Se herom nærmere de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.

Hensigten med lovforslaget er således dels at ajourføre bestemmelsen for så vidt angår de nordiske kørekort, idet der nu foreligger en fællesnordisk overenskomst, der forpligter Danmark, dels at gøre det muligt at opfylde den EF-retlige forpligtelse til at anerkende kørekort udstedt i et andet EU-land.

De nugældende danske regler om anerkendelse af EF-kørekort er nærmere fastsat i bekendtgørelsesform.

Ifølge forslaget vil trafikministeren kunne bestemme de nærmere vilkår for anerkendelsen af de nordiske kørekort samt kørekort udstedt i et andet EU-land, herunder i hvilket omfang de danske regler vedrørende gyldighedsperioden for kørekort samt alderskrav skal finde anvendelse på disse kørekort.

Trafikministeriet agter indtil 1. juli 1996 at opretholde de nugældende regler, hvorefter kørekort udstedt i en anden EU-medlemsstat alene er gyldige her i landet i indtil et år efter, at indehaveren har taget bopæl her. Efter den 1. juli 1996 skal denne tidsbegrænsning bortfalde som følge af det andet kørekortdirektiv.

Til nr. 14.

Ændringen er en konsekvens af, at registreringspligtig knallert kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, som anført under nr. 15. Der sker ingen ændring af kravene til fører af ikke registreringspligtig knallert.

Til nr. 15.

Baggrunden for forslaget er, at færdselssikkerheden for knallertkørere ikke skal forværres som følge af den ændrede knallertdefinition, jf. under nr. 1.

Knallerter opdeles som anført under nr. 17 i registreringspligtig knallert og ikke registreringspligtig knallert. Kørekortkravet vedrører udelukkende registreringspligtige knallerter, hvorimod der ikke sker ændringer for knallerter, der ikke skal registreres.

Nye tal fra Danmarks Statistik viser, at knallertkørsel i 1992 i Danmark var det farligste af alle transportmidler. Tallene tyder på, at risikoen ved at køre på knallert er lidt højere end ved at køre på motorcykel, mens den er ca. 4 gange højere end ved at køre på cykel og op til 30 gange højere end ved at køre i personbil.

Trafikministeriet har anmodet Rådet for Trafik-sikkerhedsforskning om at lave en vurdering af de sikkerhedsmæssige følger af, at hastigheden for knallerter øges fra 30 km i timen til 45 km i timen.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning er af den opfattelse, at en forhøjelse af knallerterets maksimalhastighed vil føre til flere færdselsuheld. Såfremt de eksisterende knallerter ikke ændres, og der indføres 15.000 knallerter, hvor maksimalhastigheden er øget til 45 km i timen, skønnes det at forøge antallet af personskader med 250 pr. år, idet tallet vil stige i takt med tilgangen af nye hurtigtkørende knallerter. Hvis det antages, at alle eksisterende knallerter ændres til at kunne køre 45 km i timen samtidig med, at der sælges 15.000 nye knallerter, skønner Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, at det vil forøge antallet af personskader med ca. 700 pr. år. Skønnene er dog behæftet med stor usikkerhed.

Direktivets artikel 15, nr. 5, fastslår medlemsstaternes mulighed for – under overholdelse af Rom Traktaten – at fastsætte krav, som de skønner nødvendige for at beskytte brugerne ved anvendelsen af de pågældende køretøjer, for så vidt som dette ikke indebærer ændring af køretøjerne.

Ved vedtagelsen af rammedirektivet blev der endvidere på dansk initiativ vedtaget en Rådserklæring, der bekræfter, at direktivet ikke vedrører anvendelsesforskrifter, og at medlemsstaterne kan fastsætte regler f.eks. vedrørende øvre/nedre aldersgrænse, afgift, kørekort osv.

Følgende kan fremhæves som begrundelse for kravet om kørekort til registreringspligtig knallert:

- Den forøgede risiko ved kørsel med en hurtigtkørende knallert formindskes, når føreren har bestået en teoretisk og praktisk køreprøve og derved dokumenteret en vis kørefærdighed samt kendskab til færdselsreglerne og køretøjsteknik. Endvidere kan man opnå, at knallertkørerne gennem køreundervisningen uddannes til at blive ansvarsbevidste og hensynsfulde trafikanter.
- I bytrafik, hvor hastighedsgrænsen er 50 km i timen, vil en registreringspligtig knallert, der kan køre 45 km i timen, stort set køre som bil og motorcykel.
- Føreren vil skulle opfylde de fornødne helbreds-betingelser for at få kørekort.
- Muligheden for at få frakendt førerretten kan virke præventiv i relation til at forhindre spirituskørsel.
- Som det fremgår af forslagens nr. 10, må registreringspligtige knallerter ikke benytte cykelsti. Der stilles også krav om kørekort til andre køretøjer, der ikke må køre på cykelsti, og som har en i for-