

Udskriftsdato: 23. december 2025

2007/2 LSF 96 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.)

Ministerium: Justitsministeriet

Journalnummer: Justitsmin., j.nr. 2008-8010019

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Konfiskation af knallerter mv.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1276 af 24. oktober 2007, foretages følgende ændringer:

1. I § 52, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »Børn med en legemshøjde på under 135 cm må ikke befordres på tohjulet motorcykel«: », medmindre barnet er fyldt 5 år og anvender et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder de krav, som fastsættes i medfør af § 68«.

2. I § 52, stk. 6, 1. pkt., udgår »på en passagersiddeplads uden sikkerhedssele«.

3. I § 55, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »udåndingsprøve«: », spytp prøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse«.

4. I § 82 indsættes som stk. 6 og 7:

»Stk. 6. Justitsministeren kan henlægge sine beføjelser efter stk. 5 til anden statslig myndighed. Justitsministeren kan endvidere henlægge administrationen af de efter stk. 5 fastsatte bestemmelser til anden offentlig myndighed eller privat organisation el.lign. og i forbindelse hermed fastsætte regler om godkendelse af sådanne myndigheder og organisationer mv. og i øvrigt fastsætte regler for myndighedens eller organisationens virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.

Stk. 7. Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 6, 2. pkt., herunder om, at afgørelser, der er truffet af offentlige myndigheder, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

5. § 105, stk. 3, 2. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»De herefter fremkomne beløb anvendes uafrundet som grundlag for reguleringen af beløbene det følgende år. De årlige beløb afrundes til nærmeste med 1 million helelige kronebeløb.«

6. I § 119, stk. 2, nr. 2, ændres »og« til: »eller«.

7. I § 124 udgår »eller bilinspektionens«.

8. I § 133 a indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. En knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den for så vidt angår lille knallert kan køre 43 km i timen eller derover og for så vidt angår stor knallert kan køre 64 km i timen eller derover, skal konfiskeres, hvis ejeren (brugeren) af knallerten en gang tidligere inden for de seneste tre år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse af § 67, stk. 2. Konfiskation kan dog undlades, hvis særlige grunde taler derfor.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

9. Efter § 134 c indsættes:

»§ 134 d. Skatteministerens kan bemyndige told- og skatteforvaltningen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt skatteministerens.

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren. Skatteministeren kan endvidere fastsætte regler om, at visse typer af afgørelser kan påklages til Landsskatteretten, og om Landsskatterettens behandling af sådanne klagesager.

Stk. 3. Skatteforvaltningslovens § 48 finder tilsvarende anvendelse i forhold til afgørelser, der træffes i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, og afgørelser af klagesager, der træffes efter regler fastsat i medfør af stk. 2. I tilfælde, hvor der i medfør af stk. 2 er fastsat regler om klageadgang til Landsskatteretten, finder skatteforvaltningslovens § 49 tilsvarende anvendelse i forhold til Landsskatterettens afgørelser af sådanne klagesager.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, tillægges ikke gentagelsesvirkning efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, som indsat ved denne lovs § 1, nr. 8, hvis overtrædelsen er begået inden lovens ikrafttræden, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Har ejeren (brugeren) af en knallert to gange før lovens ikrafttræden gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved at have foretaget konstruktive ændringer af en knallert, og gør den pågældende efter lovens ikrafttræden og inden tre år efter, at den første overtrædelse er begået, sig skyldig i en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved at være ejer (bruger) af knallert, der er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den for så vidt angår lille knallert kan køre 43 km i timen eller derover og for så vidt angår stor knallert kan køre 64 km i timen eller derover, skal der ske konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 5, som indsat ved denne lovs § 1, nr. 8.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
2	Kontrol med og konfiskation af knallerter	4
2.1.	Gældende ret	4
2.2.	Justitsministeriets overvejelser	5
2.2.1.	Forenklet kontrol	5
2.2.2.	Konfiskation	7
3.	Befordring af børn på tohjulede motorcykler	8
3.1.	Gældende ret	8
3.2.	Justitsministeriets overvejelser	8
4.	Vejtransport af farligt gods	8
4.1.	Gældende ret	8
4.2.	Justitsministeriets overvejelser	9
5.	Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser mv.	9
6.	Hørte myndigheder mv.	9

1. Indledning

Hovedformålet med lovforslaget er at forbedre færdselssikkerheden ved at indføre hjemmel i færdselsloven til øget konfiskation af knallerter, som er blevet konstruktivt ændret med henblik på at øge den maksimale hastighed, eller som er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at de kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder på 30 km i timen for lille knallert og 45 km i timen for stor knallert.

Det foreslås nærmere bestemt, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation af knallerter, der er konstruktivt ændret, eller som – uanset årsagen hertil – for så vidt angår lille knallert kan køre 43 km i timen eller derover og for så vidt angår stor knallert kan køre 64 km i timen eller derover, når den pågældende ejer eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, én gang tidligere har gjort sig skyldig i en tilsvarende lovovertrædelse. Der er tale om en skærpelse i forhold til den gældende retstilstand, hvorefter der sker konfiskation, når ejeren eller brugeren for tredje gang har foretaget konstruktive ændringer af sin knallert.

Det forudsættes, at kontrollen på knallertområdet samtidig vil blive forenklet og effektiviseret administrativt ved, at politiet fremover vil kunne måle knallerteres maksimale hastighed med såkaldte »rullefelter«, og at disse målinger vil kunne danne grundlag for strafforfølgning af ejere (brugere) af knallerter, der kan køre hurtigere end tilladt, herunder for anvendelse af den foreslåede nye konfiskationsbestemmelse.

Den foreslåede skærpede konfiskation og den forenkledte kontrol af knallerter er i overensstemmelse med anbefaling nr. 21 og nr. 22 i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan af 7. maj 2007. Initiativerne skal i øvrigt ses i lyset af, at der i 2006 skete 998 personskader (heraf 24 dræbte) ved knallertkørsel. I 2005 var det tilsvarende tal 942 (heraf 29 dræbte). Der foreligger endnu ikke officielle opgørelser for hele 2007, men opgørelser for de første to kvartaler viser samlet set en tendens til en stigning i såvel antallet af dræbte som antallet af personskader ved knallertkørsel.

Lovforslaget har herudover til formål at lovliggøre befordring af børn, der er under 135 cm, men som er fyldt 5 år, på tohjulede motorcykler, hvis barnet anvender et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder de krav, som fastsættes hertil af Færdselsstyrelsen.

Desuden tilsigtes det med lovforslaget at skabe udtrykkelig lovhjemmel til, at justitsministeren på området for transport af farligt gods – i overensstemmelse med mangeårig praksis – kan henlægge sine beføjelser til andre offentlige myndigheder og private.

Lovforslaget indeholder i øvrigt en række mindre justeringer af færdselsloven, herunder en bemyndigelse for skatteministeren til at fastsætte regler om klageadgang, herunder afskæring heraf, i forhold til de afgørelser, som told- og skatteforvaltningen måtte træffe i henhold til loven efter bemyndigelse fra skatteministeren. Lovforslaget indeholder desuden enkelte ændringer af færdselsloven af redaktionel karakter.

2. Kontrol med og konfiskation af knallerter

2.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 2, nr. 6, inddeles knallerter i to typer, stor og lille knallert, ud fra knallerternes konstruktivt bestemte maksimale hastighed. En stor knallert er således efter bestemmelsen en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km i timen, mens en lille knallert er en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 30 km i timen.

Efter færdselslovens § 68 kan transportministeren bl.a. fastsætte regler om køretøjers – herunder knallerter – indretning og udstyr. Disse regler fremgår bl.a. af bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. Efter bekendtgørelsens § 28, stk. 1, skal en knallerts motor, udveksling mellem motor og drivhjul, drivhjulsstørrelse samt lyddæmpningssystem være indrettet således, at knallerten ikke yder større hastighed end fastsat ved typegodkendelsen. Efter bekendtgørelsens § 28, stk. 2, må der endvidere ikke foretages konstruktive ændringer ved en knallerts motor samt lyddæmpningssystem eller ændres i udvekslingen mellem motor og drivhjul og i drivhjulsstørrelsen.

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 2, at ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Ejeren (brugeren) af en knallert er således ansvarlig for, at knallerten opfylder kravene i § 28 i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. En person, der fører en knallert uden at være ejer (bruger) af denne, er derimod alene ansvarlig for, at knallerten er i forsvarlig stand, jf. færdselslovens § 67, stk. 3, og kan dermed alene straffes for overtrædelse af denne bestemmelse, hvis knallerten er i ulovlig stand på en sådan måde, at den også er i uforsvarlig stand, f.eks. hvis bremsen eller lygten ikke virker forskriftsmæssigt.

Kontrollen af, om en knallert er blevet konstruktivt ændret med henblik på at kunne yde en større hastighed end tilladt, har i praksis hidtil været baseret på en adskillelse af knallerten, der foretages på stedet af politiet eller på et værksted, hvis politiet ikke umiddelbart kan foretage adskillelsen eller i øvrigt ikke kan finde den knallertdel mv., som er årsagen til, at knallerten kan køre hurtigere end tilladt. I forbindelse med adskillelsen er eventuelle ulovlige dele blevet udtaget med henblik på konfiskation.

Som det fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager, er anklagemyndighedens påstand i sager om konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget af knallerten, en bøde på 1.000 kr. i første- og andengangstilfælde, samt påstand om konfiskation af de eventuelle ulovlige dele af knallerten. I tredjegangstilfælde er påstanden en bøde på 1.500 kr. samt konfiskation af hele knallerten. Hvis ejeren (brugeren) ikke selv har foretaget de konstruktive ændringer, er påstanden i henhold til meddelelsen en bøde på 500 kr.

Konfiskation i de ovennævnte tredjegangstilfælde sker efter straffelovens almindelige regler her-

om. Den særlige bestemmelse i færdselslovens § 133 a om konfiskation af motordrevne køretøjer har siden den ændring af færdselsloven, der skete ved lov nr. 363 af 24. maj 2005, også omfattet store, men ikke små knallerter. Bestemmelsen ses imidlertid ikke hidtil at være anvendt i praksis til konfiskation af store knallerter.

For at forenkle kontrollen med, om knallerter er blevet konstruktivt ændret, har myndighederne som alternativ til adskillelse af knallerter forsøgt at basere kontrollen på målinger af knallerterers maksimale hastighed ved hjælp af såkaldte »rullefelter«. Synspunktet har været, at en målt hastighed, der ligger væsentlig over de tilladte maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen, indikerer, at der er foretaget konstruktive ændringer af den pågældende knallert.

At den målte hastighed skal ligge væsentlig over de tilladte konstruktivt bestemte maksimale hastigheder, før der er grundlag for at antage, at der er foretaget konstruktive ændringer, skyldes bl.a., at der i de gældende regler for godkendelse og syn af knallerter, som hører under Transportministeriets område, opereres med tolerancer, således at en knallert, der kan køre op til 10 procent over de fastsatte grænser for den konstruktivt bestemte maksimale hastighed, er lovlig.

Det forhold, at der opereres med disse tolerancer, er i øvrigt baggrunden for det forbud i færdselslovens § 43 a mod at køre hurtigere end 45 km i timen på stor knallert og 30 km i timen på lille knallert, der blev indført ved lov nr. 292 af 28. april 2000.

I øvrigt kan det ikke udelukkes, at de nævnte tolerancer i nogle tilfælde overskrides som følge af fejl fra en producents side, således at en knallert kan køre for hurtigt, allerede inden den erhverves af forbrugeren.

Den alternative form for kontrol ved anvendelse af rullefelter har været genstand for domstolsprøvelse i to sager afgjort af Vestre Landsret den 20. juni 2007. Landsrettens dom i den ene sag, der vedrørte en lille knallert, er refereret i Ugeskrift for Retsvæsen, 2007, side 2498. Den anden sag vedrørte en stor knallert og er afsagt med tilsvarende præmisser. I begge sager stadfæstede landsretten byrettens dom og afviste dermed, at hastighedsmåling på rullefelt i sig selv kan udgøre bevis for, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert.

Landsretten anførte, at hastighedsmåling på rullefelt er en forsvarlig metode til at måle en knallerts hastighed, og tiltrådte derfor, at det i sagen om den lille knallert var bevist, at tiltaltes knallert havde kunnet køre med en maksimal hastighed på 53 km i timen, som det fremgik af målingen af denne knallert, og at det i sagen om den store knallert tilsvarende var bevist, at tiltaltes knallert havde kunnet køre med en maksimal hastighed på 69,4 km i timen. Landsretten lagde imidlertid vægt på, at det ud fra de oplysninger, som Færdselsstyrelsen havde tilvejebragt til brug for sagerne, ikke kunne udelukkes, at det kan forekomme, at knallerter vil være i stand til at køre for stærkt, selv om der ikke er foretaget konstruktive ændringer. Landsretten bemærkede således følgende:

»Færdselsstyrelsen har i et notat af 13. oktober 2005 konkluderet, at der med 99 % sandsynlighed vil foreligge en konstruktiv ændring, hvis målingen af en lille knallerts hastighed på rullefelt viser 43 km/t [i sagen om den store knallert: 64 km/t].

Beregningerne, der har dannet grundlag for denne konklusion, er foretaget ud fra antagelser om producenterens risikovillighed til i deres produktion at acceptere fravigelser fra de tilladte maksimalhastigheder, både for knallerter og for en eventuel påmonteret reservedelslyddæmper. Selv om antagelserne er søgt verificeret ved kontrolsyn af 84 store knallerter af flere forskellige fabrikater, må det antages, at det kan forekomme, at små knallerter [store knallerter], der ikke har undergået konstruktive ændringer, kan køre med en hastighed på 43 km/t. eller mere [64 km/t eller mere].

Det er derfor ikke bevist, at der på tiltaltes knallert er foretaget konstruktive ændringer, og det tiltrædes herefter, at tiltalte er frifundet for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 67, stk. 2, jf. bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. § 28, stk. 2.«

2.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet finder, at der af færdselssikkerhedsmæssige grunde er behov for at styrke håndhævelsen af reglerne om knallerter maksimale hastighed og forebygge overtrædelser af de gældende hastighedsbestemmelser mv. på knallertområdet.

Knallertkørsel med hastigheder, der ligger over det tilladte, udgør en færdselssikkerhedsmæssig risiko for knallertføreren selv og for medtrafikanterne. Denne risiko vil – alt andet lige – være større, jo mere de tilladte konstruktivt bestemte maksimale hastigheder overskrides. Ud over at farten i sig selv indebærer en risiko, er der også risiko for uheld som følge af, at de pågældende knallerter typisk ikke vil være indrettet og udstyret, f.eks. med hensyn til bremses og lygteføring, til forsvarlig kørsel med hastigheder, der ligger langt over henholdsvis 30 og 45 km i timen. Knallertkørsel med ulovlige hastigheder må i øvrigt også generelt anses for egnet til at skabe utryghed blandt andre trafikanter, herunder bløde trafikanter som gående og cyklister. Endvidere kan en sådan kørsel indebære andre ulemper, f.eks. i form af øgede støjgener.

Det er efter Justitsministeriets opfattelse behov for en forenkling og effektivisering af politiets kontrol med, at knallerterne i trafikken ikke er i en sådan ulovlig stand, at de kan køre hurtigere end de maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen med tillæg af de kommende produktionstolerancer på formentlig 20 procent, jf. afsnit 2.2.1. nedenfor.

Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at der i større omfang end efter den gældende retstilstand bør ske konfiskation af knallerter, som er blevet konstruktivt ændret, og at der på tilsvarende måde bør ske konfiskation af knallerter, som – uanset årsagen hertil – er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at de kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen (med tillæg af de ovenfor nævnte tolerancer).

Justitsministeriets nærmere overvejelser om forenkling af kontrollen på området fremgår af afsnit 2.2.1., og de nærmere overvejelser om øget konfiskation fremgår af afsnit 2.2.2. nedenfor.

2.2.1. Forenklet kontrol

Efter Justitsministeriets opfattelse er der behov for en forenkling af kontrollen med, om knallerter kan køre hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder (med tillæg af de kommende tolerancer, jf. nærmere herom nedenfor). Dette skyldes dels, at den nuværende praksis med adskillelse af knallerter med henblik på at konstatere, om knallerten er blevet konstruktivt ændret, er en forholdsvis ressourcekrævende kontrolform, dels at den tekniske udvikling har bevirket, at det i dag er vanskeligere – og i visse tilfælde nærmest umuligt – at finde ud af, om årsagen til, at en knallert kan køre for hurtigt, er, at den er blevet konstruktivt ændret.

Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at det ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning ikke er afgørende, om en knallert kan køre for hurtigt som følge af konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget, eller om knallerten eventuelt kan køre for hurtigt af grunde, som kan tilskrives f.eks. en tidligere ejer eller producenten.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at kontrollen på området fremover ikke alene bør dreje sig om, hvorvidt der er foretaget konstruktive ændringer, men i højere grad bør fokuseres på, om en knallert med hensyn til den maksimale hastighed er i lovlig stand eller ej, hvorimod en afklaring af, om en eventuel ulovlig maksimal hastighed er et udslag af konstruktive ændringer, i almindelighed ikke bør tillægges afgørende betydning.

Som led i denne ændring af kontrollen på området vil Færdselsstyrelsen samtidig ændre bekendtgø-

relsen om køretøjers indretning og udstyr mv. således, at det kommer til at fremgå udtrykkeligt af bekendtgørelsens § 28, stk. 1, at en lille knallert, der kan køre hurtigere end 30 km i timen, og en stor knallert, der kan køre hurtigere end 45 km i timen, ikke er i lovlig stand, dog således at de 30 henholdsvis 45 km i timen tillægges en produktionstolerance, der formentlig vil blive sat til 20 procent. Størrelsen af tolerancen vil blive endeligt fastlagt efter høring og EU-notifikation.

Der vil således foreligge en strafbar overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. bekendtgørelsens § 28, stk. 1, hvis en lille knallert kan køre over 36 km i timen, og hvis en stor knallert kan køre over 54 km i timen (i begge tilfælde forudsat at tolerancen fastsættes til 20 procent). Ejeren (brugeren) vil altså kunne straffes, uanset om det i øvrigt er påvist, at knallerten i strid med bekendtgørelsens § 28, stk. 2, er blevet konstruktivt ændret, og uanset om der konkret er sket en overtrædelse af den særlige hastighedsbestemmelse for knallerter i færdselslovens § 43 a. Straffen for overtrædelse vil i førstegangstilfælde være en skærpet bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 2. Der bør efter Justitsministeriets opfattelse, i overensstemmelse med de gældende bødetakster for konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget, som udgangspunkt nedlægges påstand om en bøde på 1.000 kr. i såvel første- som andengangstilfælde.

Det bemærkes i den forbindelse, at det ansvar, der efter færdselslovens § 67, stk. 2, påhviler ejeren (brugeren) af et køretøj for, at køretøjet er i lovlig stand, efter praksis er et meget strengt ansvar, der påhviler ejeren (brugeren) selvstændigt. Hvis en knallert kan køre for stærkt, vil ejeren (brugeren) således ikke være fri for ansvar, blot fordi det eventuelt kan godtgøres, at der ikke er foretaget konstruktive ændringer af knallerten.

Som det fremgår af de ovenfor i afsnit 2.1. omtalte prøvesager, har Vestre Landsret fastslået, at hastighedsmålinger ved hjælp af rullefelter er en forsvarlig metode til at måle en knallerts hastighed. Sådanne målinger kan således udgøre tilstrækkeligt bevis i konkrete sager for den hastighed, en knallert er i stand til at yde. På den baggrund, og da en håndhævelse baseret på hastighedsmålinger med rullefelter vil indebære en væsentlig effektivisering og forenkling af politiets kontrol, er det Justitsministeriets opfattelse, at rullefeltmålinger fremover skal kunne danne grundlag for håndhævelse af færdselslovens § 67, stk. 2, i relation til knallerter, der ikke er i lovlig stand, fordi de kan køre hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder, jf. den kommende nyaffattelse af § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv.

Det bemærkes, at indførelse af kontrol ved hjælp af rullefelter naturligvis ikke ændrer på, at politiet også vil kunne benytte sig af hidtil anvendte kontrolmuligheder. Hvis politiet f.eks. umiddelbart kan konstatere, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert ved indsættelse af ulovlige dele, kan der som hidtil straffes herfor, og de pågældende dele kan som hidtil konfiskeres, jf. også nedenfor afsnit 2.2.2. Konstaterer politiet f.eks. ved lasermåling i forbindelse med en hastighedskontrol, at en knallert kører med en højere hastighed, end den tilladte maksimale hastighed, jf. den kommende nyaffattelse af § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv., vil der selvsagt kunne gøres et strafansvar gældende for overtrædelse af denne bestemmelse, jf. færdselslovens § 67, stk. 2, uanset at der ikke er foretaget en rullefeltmåling af den pågældende knallert.

Anvendelsen af rullefelter forudsætter ingen ændringer af færdselsloven og forudsættes gennemført administrativt. Herved gennemføres tillige anbefaling nr. 21 i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for så vidt angår spørgsmålet om en rationel og ressourcebesparende kontrol på området ved anvendelse af rullefelter.

2.2.2. Konfiskation

Justitsministeriet finder, at der ud over en forenklet og effektiviseret kontrol er behov for særlige tiltag

over for de groveste overtrædelser på området, hvilket – ud over de tilfælde, hvor en knallert (beviseligt) er konstruktivt ændret med henblik på at opnå en ulovlig maksimal hastighed – omfatter tilfælde, hvor knallerten, uanset årsagen hertil, er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at den kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder.

Kørsel med sådanne hastigheder må anses for særlig farlig, bl.a. fordi knallerten, som anført ovenfor i afsnit 2.2., typisk ikke vil være indrettet hertil. Endvidere vil føreren af en lille knallert typisk ikke – medmindre den pågældende har kørekort til motorcykel – være undervist i kørsel med sådanne hastigheder på tohjulet køretøj. Medtrafikanter vil desuden kunne komme til at fejlvurdere en knallerts hastighed i konkrete situationer i trafikken, hvis knallerten kan køre væsentlig hurtigere end 30 eller 45 km i timen. Som også anført ovenfor i afsnit 2.2. vil knallertkørsel med hastigheder, der (væsentlig) overstiger det tilladte, endvidere kunne indebære andre ulemper som utryghed hos medtrafikanterne og øgede støjgener.

En knallert, der kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder, kan således efter omstændighederne udgøre en betydelig risiko for færdselssikkerheden. Det må derfor betegnes som uhensigtsmæssigt, hvis det fortsat skal være en forudsætning for konfiskation af knallerten, at politiet tre gange har grebet den samme person i overtrædelse af reglerne, jf. afsnit 2.1.

Omvendt finder Justitsministeriet ikke, at der er grundlag for at skærpe reglerne så meget, at der sker konfiskation af ulovlige knallerter allerede i førstegangstilfælde. Dette skyldes for det første, at konfiskation af hele knallerten er en meget indgribende foranstaltning, og for det andet, at det som nævnt ikke helt kan udelukkes, at fabriksnye knallerter i enkelte tilfælde kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder og bringes på markedet i en sådan ulovlig stand. Justitsministeriet finder således, at ejeren (brugeren) i førstegangstilfælde alene bør pålægges en bøde, der samtidig kan tjene som en »advarsel«, inden der i et eventuelt andengangstilfælde skrides til konfiskation. Det bemærkes herved, at det forhold, at der ikke skrides til (beslaglæggelse og) konfiskation i førstegangstilfældet, selvsagt ikke bevirker, at der lovligt vil kunne køres videre på den pågældende knallert. Ejeren (brugeren) har således pligt til at lovliggøre knallerten, inden den benyttes til yderligere kørsel.

Det er Justitsministeriets vurdering, at en ordning med konfiskation i andengangstilfælde – sammenholdt med den ovenfor i afsnit 2.2.1. nævnte effektivisering af kontrollen med deraf følgende øget opdagelsesrisiko – vil have en betydelig præventiv effekt. En sådan ordning vil i øvrigt være i overensstemmelse med anbefaling nr. 22 i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Færdselslovens § 133 a foreslås på den baggrund ændret således, at en knallert, som er blevet konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i kvalificeret ulovlig stand, fordi den kan køre væsentlig hurtigere end den tilladte maksimale hastighed (inkl. den tolerance, som fastsættes af Færdselsstyrelsen, jf. afsnit 2.2.1. ovenfor), fremover skal konfiskeres, hvis ejeren (brugeren) én gang tidligere inden for tre år har overtrådt færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1 eller 2, i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv., på tilsvarende måde.

For så vidt angår konstruktive ændringer finder Justitsministeriet ikke, at det bør være afgørende, om ejeren (brugeren) selv har foretaget ændringerne, eller om vedkommende f.eks. har fået en anden til at udføre arbejdet eller har købt en allerede konstruktivt ændret knallert i ond tro. Justitsministeriet finder således, at alle tilfælde, hvor ejeren ved eller burde vide, at knallerten er konstruktivt ændret, bør være omfattet af den foreslåede nye konfiskationsbestemmelse.

Som det fremgår af de ovenfor i afsnit 2.1. refererede prøvesager, som Vestre Landsret har afgjort i 2007, har Færdselsstyrelsen i et notat af 13. oktober 2005 konkluderet, at der med 99 procents sandsynlighed vil foreligge en konstruktiv ændring, hvis en lille knallert kan køre mere end 43 km i timen, og hvis en stor knallert kan køre mere end 64 km i timen. Justitsministeriet finder det på den baggrund nærliggende at afgrænse anvendelsesområdet for den foreslåede nye konfiskationsbestemmelse således, at

tilfælde, hvor de pågældende knallerter kan køre hurtigere end disse hastigheder, er omfattet uafhængigt af, om kan føres bevis for konstruktive ændringer.

Da det ikke kan udelukkes, at der i praksis kan opstå tilfælde, hvor særlige grunde taler for at undlade konfiskation, foreslås den nye bestemmelse suppleret med en adgang for domstolene til at undlade konfiskation efter en konkret vurdering.

Der tilsigtes ingen ændringer af retstilstanden vedrørende konfiskation af en knallerts enkelte dele i tilfælde, hvor der er foretaget konstruktive ændringer af knallerten. Hvis politiet umiddelbart kan konstatere, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert ved indsættelse af ulovlige dele, kan disse dele som hidtil konfiskeres efter straffelovens almindelige regler herom, jf. herved også færdselslovens § 133 a, stk. 5, der efter forslaget bliver stk. 6, hvorefter straffelovens almindelige regler om konfiskation gælder ved siden af færdselslovens særlige konfiskationsbestemmelse.

At straffelovens almindelige regler om konfiskation i øvrigt gælder indebærer bl.a. også, at der, selv om betingelserne i den foreslåede ændring af færdselslovens § 133 a ikke er opfyldt, efter omstændighederne vil kunne ske konfiskation i medfør af straffelovens § 77 a, hvorefter genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling, kan konfiskeres, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling.

Der er også grund til at fremhæve, at straffelovens § 75, stk. 4, om, at der i stedet for konfiskation kan træffes bestemmelse om foranstaltninger vedrørende de pågældende genstande til forebyggelse af yderligere lovovertrædelser, og § 76, stk. 3, om særligt sikrede rettigheder over genstande, der konfiskeres, også finder anvendelse i forbindelse med den foreslåede ordning.

Der henvises til § 1, nr. 8, i lovforslaget.

3. Befordring af børn på tohjulede motorcykler

3.1. Gældende ret

Færdselslovens § 52, stk. 5, 1. pkt., som affattet ved lov nr. 514 af 6. juni 2007, indeholder et forbud mod at befordre børn med en legemshøjde på under 135 cm på tohjulet motorcykel. Forbuddet er begrundet i, at et barn skal have en sådan størrelse og udvikling, at barnet kan sidde ordentlig fast på motorcyklen.

3.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet er efter vedtagelsen af lov nr. 514 af 6. juni 2007 blevet opmærksom på, at der i andre europæiske lande forhandles barnesæder, der kan monteres på tohjulede motorcykler. Ministeriet har herefter indhentet en udtalelse fra Transportministeriet (Færdselsstyrelsen), som efter nærmere undersøgelser har oplyst, at der i bl.a. Tyskland sælges flere varianter af barnesæder til anbringelse bag føreren på tohjulede motorcykler. Barnet fastspændes ikke i sædet, men kan i mindst én af modellerne hvile sine fødder i en strop. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at mindre børn sidder mere sikkert i disse sæder end på motorcyklens normale passagersæde under den forudsætning, at sædet er sikkert fastgjort til motorcyklen og er forsynet med anordninger (f.eks. førnævnte strop) til fastholdelse af barnets fødder under kørslen.

Det er ligeledes Færdselsstyrelsens vurdering, at der findes andet sikkerhedsudstyr i form af ryglæn og (supplerende) fodhviler, som yder lidt større børn en lige så god beskyttelse, som barnesæderne yder de mindre børn.

Det foreslås derfor, at færdselslovens § 52, stk. 5, ændres således, at det bliver lovligt at befordre børn under 135 cm på tohjulede motorcykler under forudsætning af, at der anvendes et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder nærmere bestemte krav. Disse krav vil blive fastsat af Færdselsstyrelsen i medfør af færdselslovens § 68. Det skal endvidere være en forudsætning, at barnet er fyldt 5 år, da børn under denne alder kan være for små til at anvende styrthjelm.

Der henvises til § 1, nr. 1, i lovforslaget.

4. Vejtransport af farligt gods

4.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 82, stk. 5, jf. § 1, kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods ad vej. Justitsministeriet har i medfør af bestemmelsen senest udstedt bekendtgørelse nr. 705 af 21. juni 2007 om vejtransport af farligt gods, som bl.a. indeholder bestemmelse om, at vejtransport af farligt gods skal ske i overensstemmelse med den europæiske konvention om transport af farligt gods (ADR-konventionen) samt de særlige aftaler, som Danmark måtte have indgået i henhold hertil. Begrebet farligt gods er vidtfavnende og omfatter en lang række genstande og stoffer, som i andre henseender end vejtransport falder uden for Justitsministeriets ressort. Regelsættet er endvidere af meget teknisk karakter, både for så vidt angår afgrænsningen af de pågældende farlige stoffer og kravene til emballage og køretøjer.

Muligheden for at henlægge opgaver på området til anden offentlig myndighed eller private er ikke omtalt i færdselslovens § 82, stk. 5. Den ressortansvarlige minister – først justitsministeren, siden trafikministeren (1992-2001) og dernæst på ny justitsministeren – har imidlertid siden udstedelsen af den første bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods (bekendtgørelse nr. 94 af 5. marts 1974 om vejtransport af giftige stoffer) henlagt opgaver på området til andre offentlige myndigheder. Siden privatiseringen af Statens Bilinspektion i 2005 har private i form af de såkaldte synsvirksomheder ligeledes varetaget visse opgaver, jf. nærmere herom nedenfor.

I den gældende bekendtgørelse fra 2007, jf. ovenfor, er der i følgende omfang henlagt opgaver til offentlig myndigheder uden for Justitsministeriets område og til private:

Beredskabsstyrelsen, som hører under Forsvarsministeriet, er bemyndiget til i visse tilfælde at meddele tilladelse til transport af farligt gods, som i henhold til ADR-konventionen som udgangspunkt er udelukket fra transport, eller som ikke kan transporteres på de betingelser, som er angivet i konventionen, jf. § 14, stk. 1. Beredskabsstyrelsen foretager også godkendelse af og udsteder attester mv. for visse tanke og køretøjer med tanke, jf. § 24, stk. 2, § 25, stk. 2, og § 26, stk. 4 og 5. I henhold til § 28, stk. 1, foretager Beredskabsstyrelsen eller et af Beredskabsstyrelsen anerkendt prøvningsorgan prøvning af visse emballagetyper. Endelig fastsætter Beredskabsstyrelsen regler om uddannelse af førere af køretøjer til vejtransport af farligt gods, godkender og fører tilsyn med de pågældende kurser, udarbejder eksamensopgaver og kan bemyndige uddannelsesinstitutionerne til på nærmere angivne vilkår at udstede og forny uddannelsesbeviser, jf. § 31.

Statens Institut for Strålebeskyttelse, som hører under Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, kan i visse tilfælde meddele tilladelse til transport af radioaktive stoffer, som i henhold til ADR-konventionen som udgangspunkt er udelukket fra transport, eller som ikke kan transporteres på de betingelser, som er angivet i konventionen, jf. bekendtgørelsens § 14, stk. 1. Instituttet godkender endvidere visse former for emballage, jf. § 28, stk. 3.

Synsvirksomhederne er bemyndiget til at syne og godkende køretøjer til brug for transport af farligt

gods og i forbindelse hermed udstede og forlænge visse attester, jf. bekendtgørelsens § 22, stk. 2, 1. pkt., §§ 23 og 24, stk. 1 og 4, og § 25, stk. 1 og 4.

Forsvarsministeriet udpeger de myndigheder, der syner og godkender køretøjer, som tilhører de danske væbnede styrker, jf. bekendtgørelsens § 22, stk. 2, 2. pkt. og § 24, stk. 5. Forsvarsministeriet eller den myndighed, Forsvarsministeriet måtte bemyndige hertil, fastsætter endvidere retningslinjer for ansøgning og udstedelse af visse attester for disse køretøjer, jf. bekendtgørelsens § 24, stk. 6.

Arbejdstilsynet godkender tryktanke, jf. bekendtgørelsens § 26, stk. 3, og fastsætter krav til emballage til transport af trykbeholdere og tanke, jf. § 28, stk. 2.

Endelig fastsætter *Færdselsstyrelsen*, som hører under Transportministeriet, i henhold til bekendtgørelsens § 27 retningslinjer for ansøgning om og udstedelse af attester på området.

Der er ikke i bekendtgørelsen fastsat regler om adgangen til at klage over afgørelser, som træffes i henhold til de ovenfor beskrevne bemyndigelsesbestemmelser.

4.2. Justitsministeriets overvejelser

Det er Justitsministeriets opfattelse, at en hensigtsmæssig og sikkerhedsmæssig forsvarlig forvaltning af området for transport af farligt gods fortsat forudsætter inddragelse af sagkundskab og teknisk ekspertise uden for Justitsministeriets område. Justitsministeriet finder således, at den ovenfor under punkt 4.1. beskrevne praksis for delegation af opgaver til andre offentlige myndigheder og private er velbegrunnet og bør opretholdes.

Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at der bør skabes udtrykkelig lovhjemmel til denne delegation.

Der henvises til § 1, nr. 4, i lovforslaget.

5. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser mv.

Lovforslaget skønnes ikke at medføre økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne eller erhvervslivet.

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser og indeholder ikke EU-retlige aspekter.

6. Hørte myndigheder mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Præsidenterne for Østre Landsret, Vestre Landsret, Københavns Byret og retterne i Odense, Århus, Ålborg og Roskilde, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Foreningen af Offentlige Anklagere, Politiforbundet i Danmark, Advokatrådet, Det Kriminalpræventive Råd, Institut for Menneskerettigheder, Landsforeningen af beskikkede advokater, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Institut for Transport (DTU), Kommunernes Landsforening, Forenede Danske Motorejere (FDM), MC Touring Club, Danske Motorcyklisters Råd, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorcykel-Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Danmarks Knallert Union, Dansk Transport og Logistik (DTL), Handel, Transport og Service (HTS), Dansk Erhverv, Fagligt Fælles Forbund (3F), Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere og Foreningen Liv og Trafik.

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at det gældende forbud i § 52, stk. 5, 1. pkt., mod at befordre børn med en legemshøjde på under 135 cm på tohjulet motorcykel lempes således, at en sådan befordring fremover vil være lovlig, hvis barnet er fyldt 5 år og anvender et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder de krav, som fastsættes af Færdselsstyrelsen i medfør af færdselslovens § 68.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Ændringen er af redaktionel karakter. § 52, stk. 6, blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 514 af 6. juni 2007. Ordene »på en passagersiddeplads uden sikkerhedssele« er imidlertid taget med i bestemmelsen ved en fejl. Det fremgår således af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. tillægsbetænkning af 15. maj 2007 til L 71 B, Folketingstidende 2006-07, tillæg B, s. 1253 ff., at forbuddet mod at befordre børn med en legemshøjde på under 135 cm på tohjulede motorcykler skal finde anvendelse, uanset om passagersiddepladsen er forsynet med sikkerhedssele. Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at Færdselsstyrelsen har oplyst, at der i Danmark ikke findes tohjulede motorcykler med passagersiddepladser med sikkerhedssele. Færdselsstyrelsen har endvidere oplyst, at der heller ikke lovligt vil kunne monteres sikkerhedsseler på disse motorcykler. På den baggrund foreslås det, at den nævnte formulering udgår af bestemmelsen.

Af færdselslovens § 55, stk. 1, følger bl.a., at politiet til enhver tid kan kræve, at føreren af et køretøj eller en rytter afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige. Efter den gældende affattelse af § 55, stk. 2, 1. pkt., kan politiet endvidere fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, bl.a. hvis den pågældende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Bestemmelsen giver imidlertid ikke efter sin ordlyd politiet samme mulighed for at foretage en sådan fremstilling, hvis det er en spyt- eller svedprøve eller øjenbesigtigelse, som personen nægter eller ikke er i stand til at medvirke til.

Da denne manglende parallelitet mellem politiets beføjelser efter færdselslovens § 55, stk. 1, og politiets muligheder for at foretage kontrol efter lovens § 55, stk. 2, ikke er hensigtsmæssig, foreslås bestemmelsen ændret således, at en fører af et køretøj eller en rytter vil kunne fremstilles til udtagelse af blod- og urinprøve, ikke blot hvis den pågældende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til udåndingsprøve (som har til formål at afsløre eventuel spirituskørsel), men også hvis den pågældende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til spytprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse (som har til formål at afsløre eventuel kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer).

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 82 indføres der med stk. 6 udtrykkelig hjemmel for justitsministeren til at bemyndige andre statslige myndigheder til at fastsætte bestemmelser om vejtransport af farligt gods, og til at bemyndige andre offentlige myndigheder og private til at administrere de regler, som fastsættes administrativt på området, jf. § 82, stk. 5. Formålet hermed er at skabe et sikkert retligt grundlag for fortsat inddragelse af den eksterne sagkundskab og tekniske ekspertise, som er nødvendig for at sikre en hensigtsmæssig og sikkerhedsmæssigt forsvarlig forvaltning af sagsområdet.

Den foreslåede bestemmelse understøtter således den henlæggelse af opgaver til andre myndigheder og private, som den gældende bekendtgørelse nr. 705 af 21. juni 2007 om vejtransport af farligt gods – i overensstemmelse med mangeårig praksis – indebærer. Bestemmelsen kan endvidere danne grundlag for ny delegation ved behov herfor.

Stk. 7 giver endvidere justitsministeren hjemmel til at fastsætte regler om adgangen til at klage over de afgørelser, der træffes af andre myndigheder og private efter bemyndigelse fra justitsministeren, jf. stk. 6, 2. pkt., herunder om eventuel afskæring af administrativ klageadgang for så vidt angår afgørelser, der er truffet af offentlige myndigheder.

Der henvises i øvrigt til afsnit 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse indebærer en præcisering af færdselslovens § 105, stk. 3, således at det udtrykkeligt kommer til at fremgå, at den årlige regulering af de i færdselslovens § 105, stk. 2, nævnte beløb – i overensstemmelse med hidtidig praksis – tager udgangspunkt i de uafrundede beløb fra det foregående års regulering.

Ændringen er af redaktionel karakter. Ordet »og« i § 119, stk. 2, nr. 2, er indsat ved en redaktionel fejl i forbindelse med Folketingets vedtagelse af lov nr. 524 af 6. juni 2007.

Ændringen er af redaktionel karakter. Statens Bilinspektion blev privatiseret i 2005, og det ses ikke at være relevant at fastsætte bestemmelser af den i § 124 nævnte karakter for køretøjer, der er i de såkaldte synsvirksomheders varetægt.

Bestemmelsen i § 133 a foreslås ændret således, at der, såfremt visse nærmere betingelser i øvrigt er opfyldt, skal ske konfiskation af en knallert, der er blevet konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som – uanset årsagen hertil – er i kvalificeret ulovlig stand, fordi den kan køre væsentlig hurtigere end den tilladte maksimale hastighed for en knallert af den pågældende type.

Efter den foreslåede nye bestemmelse i stk. 5, 1. pkt., skal en knallert, der er konstruktivt ændret, eller som kan køre 43 km i timen eller derover (lille knallert) eller 64 km i timen eller derover (stor knallert) således konfiskeres, hvis ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over knallerten, én gang tidligere inden for de seneste tre år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28, stk. 1 eller 2, i bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr mv.

Om der er foretaget konstruktive ændringer med henblik på at opnå en ulovlig maksimal hastighed har

herefter alene betydning i sager, hvor knallertens maksimale hastighed er under 43 km i timen (lille knallert) eller 64 km i timen (stor knallert), eller hvor den maksimale hastighed ikke kan måles, f.eks. fordi knallerten efter et trafikuheld ikke længere er køredygtig. Det er ikke en betingelse, at ejeren (brugeren) selv har foretaget de konstruktive ændringer, men alene at vedkommende vidste eller burde vide, at sådanne ændringer er foretaget.

Er betingelserne efter den foreslåede bestemmelse i øvrigt opfyldt, skal der også ske konfiskation af en knallert, der er ulovlig som anført i den foreslåede bestemmelse, selv om det ikke er ejeren af knallerten, men en eventuel bruger (dvs. en person, der har varig rådighed over knallerten), der straffes – og tidligere er straffet – for den pågældende overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. § 28 i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. At der også skal ske konfiskation i disse tilfælde, skyldes hensynet til en effektiv håndhævelse og hensynet til færdselssikkerheden, idet et andengangstilfælde normalt vil betyde, at der er grund til at antage, at knallerten på ny vil blive brugt til en tilsvarende overtrædelse. Den foreslåede ordning med konfiskation på grund af brugerens overtrædelser er således ikke en principiel nyskabelse, men en særlig udmøntning af den adgang, straffelovens § 77 a giver til konfiskation af genstande – uden hensyn til ejerforholdet – hvis genstandene på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling, og konfiskation må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling.

Eksempel 1: A køber en lille knallert. A overlader rådigheden over knallerten til sønnen B, men bevarer selv ejerskabet hertil. B foretager uden A's vidende konstruktive ændringer af knallerten. B tages to gange af politiet på den ulovlige knallert. Første gang pålægges B en bøde på 1.000 kr., anden gang pålægges han ligeledes en bøde på 1.000 kr., og knallerten konfiskeres, uagtet at knallerten er A's ejendom.

Hvis ejeren (brugeren) har lånt knallerten ud, og knallerten er i ulovlig stand på udlånstidspunktet, er ejeren (brugeren) selv ansvarlig for overtrædelsen af færdselslovens § 67, stk. 2, og konfiskation skal ske, hvis ejeren (brugeren) tidligere har overtrådt § 67, stk. 2, med hensyn til en knallerts maksimale hastighed, og betingelserne efter den foreslåede affattelse af § 133 a, stk. 5, i øvrigt er opfyldt.

Eksempel 2: A har købt en lille knallert, som ved en fejl fra producentens side kan køre 43 km i timen (eller derover). Han tages af politiet og pålægges en bøde på 1.000 kr. A sørger ikke for at lovliggøre knallerten, og ugen efter låner A knallerten ud til B, som tages af politiet på den ulovlige knallert. A får en bøde på 1.000 kr., og knallerten konfiskeres, uagtet at det ikke var A, men B, som kørte på knallerten i andengangstilfældet.

Eksempel 3: A og B har hver sin lille knallert, som kan køre 43 km i timen (eller derover). B tages af politiet på sin ulovlige knallert og får en bøde på 1.000 kr. Ugen efter låner B A's knallert og tages ligeledes af politiet på denne knallert. A får en bøde på 1.000 kr., men ingen af de to knallerter konfiskeres, da der er tale om et førstegangstilfælde for A's vedkommende, og da B som fører af A's knallert ikke er ansvarlig for knallertens lovlige stand, jf. færdselslovens § 67, stk. 2.

Med hensyn til gentagelsesvirkningen er det ikke et krav, at den pågældende er domfældt inden for den nævnte treårsperiode. Det vil være tilstrækkeligt, at den pågældende inden for perioden har vedtaget en bøde, jf. herved retsplejelovens § 832. Flere forhold inden for perioden skal også tillægges gentagelsesvirkning efter den foreslåede bestemmelse, selv om forholdene behandles ved domstolene under samme sag.

For at en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, skal kunne tillægges gentagelsesvirkning efter den foreslåede bestemmelse, skal knallerten også i førstegangstilfældet have været ulovlig på en af de måder, som er nævnt i den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 5, 1. pkt. Hvis der for det tidligere forhold alene er idømt eller vedtaget en bøde for, at knallerten har kunnet køre hurtigere end tilladt, men dog

ikke 43 km i timen (lille knallert) eller 64 km i timen (stor knallert) eller derover, og der ikke er påvist konstruktive ændringer, er der således ikke tale om et førstegangstilfælde i den foreslåede bestemmelses forstand.

En overtrædelse af § 67, stk. 2, med en lille knallert, der er konstruktivt ændret, eller som kan køre 43 km i timen eller mere, vil imidlertid udgøre et førstegangstilfælde, selv om det nye forhold drejer sig om en stor knallert, der er konstruktivt ændret, eller som kan køre 64 km i timen eller mere – og omvendt. Der skal altså ske konfiskation i andengangstilfælde, uanset om der er tale om en anden knallert, herunder af en anden type, end i førstegangstilfældet.

Da det ikke kan udelukkes, at der i praksis kan opstå tilfælde, hvor særlige grunde taler for at undlade konfiskation, foreslås der i stk. 5, 2. pkt., indsat en adgang for domstolene til at undlade konfiskation efter en konkret vurdering. Særlige grunde kan f.eks. foreligge, hvis det er godtgjort, at ejeren (brugeren) ikke har samtykket i knallertens benyttelse.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2.2. i de almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse, der skal ses i lyset af, at skatteministeren har overtaget administrationen af færdselslovens regler om registrering mv. af køretøjer, svarer for så vidt angår muligheden for at afskære den administrative rekurs til færdselslovens §§ 134 a – 134 c, der giver henholdsvis transportministeren og justitsministeren hjemmel til at afskære klageadgangen i forhold til afgørelser, der træffes i henhold til færdselsloven af bl.a. Færdselsstyrelsen, kommunerne og Rigspolitichefen efter bemyndigelse fra henholdsvis transport- og justitsministeren.

I det omfang skatteministeren delegerer sine beføjelser efter færdselsloven til told- og skatteforvaltningen, giver den foreslåede bestemmelse således ministeren udtrykkelig hjemmel til at afskære adgangen til at påklage de afgørelser, der træffes efter en sådan bemyndigelse, til ministeren. Det er hensigten at afskære klageadgangen i forhold til afgørelser, der træffes efter bekendtgørelsen om registrering af køretøjer mv., om nummerplader og prøveskilte. Det er endvidere hensigten, at der i medfør af den foreslåede bestemmelses stk. 2 fastsættes bestemmelser om, at øvrige afgørelser på området, der træffes af told- og skatteforvaltningen, kan påklages til Landsskatteretten, og at Landsskatteretten i overensstemmelse med princippet i skatteforvaltningslovens § 13, stk. 3, behandler sådanne sager uden medvirken af retsmedlemmer.

Det foreslås endvidere, at skatteforvaltningslovens §§ 48 og 49 om domstolsprøvelse af afgørelser, der er truffet af en skattemyndighed, skal finde tilsvarende anvendelse i forhold til de afgørelser, som træffes på området, jf. stk. 3 i den foreslåede bestemmelse. At skatteforvaltningslovens §§ 48 og 49 finder tilsvarende anvendelse indebærer navnlig, at mulighederne for administrativ rekurs skal være udtømte, inden en sag kan indbringes for domstolene, og at der som udgangspunkt er en søgsmålsfrist på 3 måneder, og – for så vidt angår Landsskatterettens afgørelser – at skatteministeren har de i skatteforvaltningslovens § 49 nævnte beføjelser i forhold til sådanne afgørelser.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslås endvidere, at overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ikke tillægges gentagelsesvirkning efter den nye konfiskationsbestemmelse, der foreslås indsat i færdselslovens § 133 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvis overtrædelsen er begået inden lovens ikrafttræden. Det er fundet rigtigst at begrænse gentagelsesvirkningen til forhold begået efter lovens ikrafttræden, da forslaget indebærer en markant

udvidelse af konfiskationsadgangen på området i forhold til hidtidig praksis, og idet konfiskation er en indgribende retsfølge.

Dog følger det af stk. 3 i den foreslåede bestemmelse, at en person, der inden lovens ikrafttræden to gange har gjort sig skyldig i at have foretaget konstruktive ændringer af en knallert, og som efter lovens ikrafttræden på ny overtræder færdselslovens § 67, stk. 2, med hensyn til en knallert, der enten er konstruktivt ændret eller kan køre væsentligt hurtigere end tilladt, jf. den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 5, skal have sin knallert konfiskeret, medmindre særlige grunde taler for at undlade dette. Der foreslås i den forbindelse en tidsmæssig grænse på tre år for gentagelsesvirkningen svarende til den grænse, der indgår i den foreslåede affattelse af § 133 a, stk. 5, 1. pkt.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1276 af 24. oktober 2007, foretages følgende ændringer:

§ 52. [...]

Stk. 5. Børn med en legemshøjde på under 135 cm må ikke befordres på tohjulet motorcykel. Endvidere må børn under 5 år ikke befordres på trehjulet motorcykel eller i sidevogn til motorcykel, medmindre passagersiddepladsen er forsynet med sikkerhedssele.

Stk. 6. Med henblik på kontrol af, at bestemmelsen i stk. 5, 1. pkt., er overholdt, kan politiet til enhver tid kræve, at et barn, der befordres på en passagersiddeplads uden sikkerhedssele på en tohjulet motorcykel, måles. Målingen foretages af politiet.

§ 55. Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af et køretøj eller en rytter afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve på et andet sted, end hvor den pågældende er antruffet, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt § 53.

Stk. 2. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt § 53 eller § 54, stk. 1, 2, eller 3, eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

Stk. 3. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om de i stk. 1 og 2 nævnte prøver og undersøgelser.

1. I § 52, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »Børn med en legemshøjde på under 135 cm må ikke befordres på tohjulet motorcykel«: », medmindre barnet er fyldt 5 år og anvender et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder de krav, som fastsættes i medfør af § 68«.

2. I § 52, stk. 6, 1. pkt., udgår »på en passagersiddeplads uden sikkerhedssele«.

3. I § 55, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »udåndingsprøve«: », spytprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse«.

§ 82. [...]

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af sådant gods.

4. I § 82 indsættes som stk. 6 og 7:

»*Stk. 6.* Justitsministeren kan henlægge sine beføjelser efter stk. 5 til anden statslig myndighed. Justitsministeren kan endvidere henlægge administrationen af de efter stk. 5 fastsatte bestemmelser til anden offentlig myndighed eller privat organisation el.lign. og i forbindelse hermed fastsætte regler om godkendelse af sådanne myndigheder og organisationer mv. og i øvrigt fastsætte regler for myndighedens eller organisationens virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.

Stk. 7. Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 6, 2. pkt., herunder om, at afgørelser, der er truffet af offentlige myndigheder, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

§ 105. [...]

Stk. 2. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Stk. 3. De i § 105, stk. 2, nævnte beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. Justitsministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (fem-

5. § 105, stk. 3, 2. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»De herefter fremkomne beløb anvendes uafrundet som grundlag for reguleringen af beløbene det følgende år. De årlige beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb.«

te motorkøretøjsforsikringsdirektiv) foretage yderligere regulering af de i § 105, stk. 2, nævnte beløb. Justitsministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde anvendelse.

§ 119. Sager om overtrædelse af denne lov behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80, medmindre sagen kan afgøres med vedtagelse efter § 119 a. Retsplejelovens § 897, stk. 1, finder ikke anvendelse i sager om betinget frakendelse af førerretten.

Stk. 2. Domsmand medvirker, jf. dog stk. 3, i sager,

- 1) hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde,
- 2) hvor der bliver spørgsmål om ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 5, og
- 3) som i øvrigt skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte eller af særlig offentlig interesse.

6. I § 119, stk. 2, nr. 2, ændres »og« til: »eller«.

§ 124. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets eller bilinspektionens varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 3 og 4.

7. I § 124 udgår »eller bilinspektionens«.

§ 133 a. Ved grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven kan der ske konfiskation af det ved overtrædelser anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelser, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelser.

Stk. 2. Konfiskation skal ske, hvis

- 1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille

over 1,20 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over 0,60 mg pr. liter luft, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller overtrædelse under skærpende omstændigheder af § 54, stk. 2, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, 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 ubetinget frakendelse af førerretten.

Stk. 3. Konfiskation efter stk. 2 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 2 kan fraviges, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor.

Stk. 5. I øvrigt gælder straffelovens regler om konfiskation.

8. I § 133 a indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»*Stk. 5.* En knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den for så vidt angår lille knallert kan køre 43 km i timen eller derover og for så vidt angår stor knallert kan køre 64 km i timen eller derover, skal konfiskeres, hvis ejeren (brugeren) af knallerteren en gang tidligere inden for de seneste tre år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse af § 67, stk. 2. Konfiskation kan dog undlades, hvis særlige grunde taler derfor.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

9. Efter § 134 c indsættes:

»§ **134 d.** Skatteministeren kan bemyndige told- og skatteforvaltningen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt skatteministeren.

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren. Skatteministeren kan endvidere fastsætte regler om, at visse typer af af-

gørelser kan påklages til Landsskatteretten, og om Landsskatterettens behandling af sådanne klagesager.

Stk. 3. Skatteforvaltningslovens § 48 finder tilsvarende anvendelse i forhold til afgørelser, der træffes i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, og afgørelser af klagesager, der træffes efter regler fastsat i medfør af stk. 2. I tilfælde, hvor der i medfør af stk. 2 er fastsat regler om klageadgang til Landsskatteretten, finder skatteforvaltningslovens § 49 tilsvarende anvendelse i forhold til Landsskatterettens afgørelser af sådanne klagesager.«