

Lovforslag nr. L 111. Fremsat den 11. januar 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret ved lov nr. 469 af 30. juni 1993, lov nr. 98 af 9. februar 1994 og lov nr. 382 af 18. maj 1994, foretages følgende ændringer:

1. § 5, stk. 3, 2. punktum, ophæves.

2. I § 7, stk. 6, i overskriften til § 39, i § 39, i § 68, stk. 1, og i § 73, stk. 2, ændres »civilforsvarets« til: »redningsberedskabets«.

3. I § 23, stk. 2, indsættes efter »og tohjulet«: »ikke-registreringspligtig«.

4. I § 30 ændres »brandvæsen« til: »redningsberedskab«.

5. I § 37 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, må kun finde sted med politiets tilladelse og på en af politiet godkendt afspærret bane. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om politiets godkendelse af baner til motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, og meddelelse af tilladelse til afholdelse af sådanne løb, samt de nærmere vilkår herfor. Der kan endvidere fastsættes regler om adgangen til at påklage politiets afgørelser, herunder at afgørelser ikke skal kunne indbringes for anden administrativ myndighed.«

6. I § 37, stk. 6, som herefter bliver stk. 7, ændres: »Justitsministeren fastsætter« til: »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte«.

7. § 64, stk. 1, affattes således:

»Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, må kun finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer eller en kørelæreraspirant, der er under opsyn og vejledning af en hertil særligt godkendt kørelærer, som er til stede i bilen. Kørelæreren eller kørelæreraspiranten anses da for at være fører af bilen. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer eller kørelæreraspirant ved siden af sig, anses kørelæreren eller kørelæreraspiranten for at være fører af køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren eller kørelæreraspiranten må anses som fører, gælder bestemmelserne i §§ 53-55 også for eleven.«

8. § 64, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågning af en godkendt kørelærer eller af en kørelæreraspirant, der er under vejledning og tilsyn af en hertil særligt godkendt kørelærer. I begge tilfælde har den godkendte kørelærer ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel. Tilsvarende gælder øvelseskørsel med traktor.«

9. § 66, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Godkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Godkendelsen kan fornys, såfremt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2 og 5, og godtgør i den forløbne periode:

- 1) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve, eller
- 2) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter og indstillet aspiranter til prøve, eller
- 3) jævnligt at have virket som ledende køredommer i forsvaret.«

10. Efter kapitel 14 indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 14 a

Særlige forhold for personer med handicap

§ 88 a. Trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1-14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvist fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver, nummerplader samt syn i medfør af kapitel 17 a.«

11. I § 92, stk. 4, udgår: »for hovedvejes vedkommende af justitsministeren og i øvrigt.«

12. § 92, stk. 5, 2. punktum, affattes således:

»Politiets bestemmelser i medfør af stk. 1, 2 og 4, kan påklages til trafikministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.«

13. I § 92 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Politiet kan træffe aftale med en kommunalbestyrelse om, at visse bestemmelser om dispensation fra tidsbegrænset parkering administreres af vedkommende kommunalbestyrelse.«

Stk. 6 bliver herefter stk. 7.

14. § 96, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Såfremt der opstår uenighed mellem politiet og vejbestyrelsen om afmærkningen, afgøres sagen af trafikministeren. Klager over

afmærkningen afgøres ligeledes af trafikministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.«

15. § 100, stk. 2, 2. punktum, ophæves.

16. § 105, stk. 1, affattes således:

»Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringsselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv), og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, kan ligeledes tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark. Alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Betingelser for betaling af løbende ydelser til DFIM fastsættes af trafikministeren. Alle forsikringsselskaber, der ønsker at tegne ansvarsforsikring for registreringspligtige motordrevne køretøjer i Danmark, skal herudover anmelde dette til Centralregisteret for Motorkøretøjer.«

17. § 118, stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.«

18. I § 120, stk. 2, ændres »retsplejelovens §§ 782 og 783« til: »retsplejelovens §§ 824 og 825«.

19. I § 124 a, stk. 2, ændres »motorcykel med sidevogn« til: »stor motorcykel«.

20. I § 130, stk. 1, indsættes som 3. punktum:

»Trafikministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort mod udstedelse af midlertidigt kørekort.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 1995, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 19, som dog senest skal være den 1. juli 1996.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Ved lovforslaget foretages justeringer af en række af færdselslovens bestemmelser. Lovforslaget skal bl.a. give trafikministeren mulighed for at imødekomme handicappedes særlige behov ved dispensation fra lovens bestemmelser i konkrete tilfælde og ved mere lempelige regler for parkering for invalidekøretøjer, når dette findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Videre indeholder forslaget en række mindre justeringer vedrørende bl.a. kørelæreraspiranternes øvelseskørsel med elever, forlængelse af kørelærergodkendelsen for visse undervisere og køredommere, henlæggelse af opgaver fra trafikministeren til politiet og efter aftale fra politiet til kommunalbestyrelserne, straf for offentlige myndigheder, samt reglerne om inddragelse af kørekort ved spiritus- og promillekørsel.

Endelig indeholder forslaget en række mindre ændringer med henblik på en præcisering af de pågældende bestemmelser bl.a. som følge af ændring i anden lovgivning og tidligere ændringer af færdselsloven.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det udvidede Totalbalanceprincip.

Forslaget vil ikke medføre administrative eller økonomiske konsekvenser, herunder forøget personalebehov for statslige myndigheder.

Lovforslaget har været forelagt for følgende myndigheder og organisationer:

Justitsministeriet
 Indenrigsministeriet
 Finansministeriet
 Miljøministeriet
 Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen
 Erhvervsministeriet
 Forsvarsministeriet
 Skatteministeriet
 Landbrugs- og Fiskeriministeriet
 Socialministeriet
 Sundhedsministeriet

Finanstilsynet
 Amtsrådsforeningen i Danmark
 Kommunernes Landsforening
 Københavns Kommune
 Frederiksberg Kommune
 Nævnet for Etnisk Ligestilling
 Rigspolitichefen
 Rigsadvokaten
 Politidirektøren i København
 Rådet for Større Færdselssikkerhed
 Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
 Færdselsstyrelsen
 Politimesterforeningen
 Dansk Politiforbund
 Dansk Kørelærer Union
 Dansk Køreskole Forening
 Danske Kørelæres Landsforbund
 Københavns Kørelæreforening
 Bilinspektørforeningen
 Bilassistentforeningen
 Ingeniørforbundet (FIST)
 Fraktionen af Teknikumingeniører
 Landsorganisationen i Danmark
 SID
 Dansk Arbejdsgiverforening
 Entreprenørforeningen
 Danske Vognmænd
 Landsforeningen af Danmarks Bilruiter
 Turistvognmændenes Landsforening
 Foreningen af Danske Eksportvognmænd
 Landbrugsrådet
 De Danske Landboforeninger
 Dansk Familielandbrug
 Dansk Erhvervsjordbrug
 Dansk Erhvervsgartneriforening
 Dansk Skovforening
 De Danske Skovdyrkerforeninger
 Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
 Assurandør-Societetet
 FDM
 Dansk Cyklist Forbund
 Motorcykelbranchens Landsforbund
 MC-Touring Club Danmark

Danske Motorcyklisters Råd
 Danmarks Knallertudvalg
 Motorunionen
 Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
 Danmarks Automobilforhandler Forening
 Automobil-Importørens Sammenslutning
 De Samvirkende Invalideorganisationer
 Bolig-, Motor- og Hjælpe-middeludvalget
 Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening
 Landsforeningen af Danske Maskinstationer
 Danmarks Tivoliforening

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den gældende bestemmelse har oprindeligt haft til formål at undgå, at modkørende trafikanter blev blændet.

Bestemmelsen er den eneste i færdselsloven bortset fra bestemmelserne i §§ 35 og 36 om positionslys ved standsning og parkering, der påbyder brug af parkeringslys. Standsning, der sker som led i trafikafviklingen, er ikke omfattet af disse bestemmelser.

Tilsvarende bestemmelse findes således ikke i forbindelse med standsning for rødt lys i signalregulerede vejkryds.

Ved ændring af færdselsloven i 1990 blev der indført pligt for motordrevne køretøjer til at køre med nærlys eller særligt kørelys i dagtimerne. Samtidig blev de tidligere gældende regler om kørsel med positionslys i lygtetændingstiden på tilstrækkeligt belysede veje ophævet, således at der nu på alle tider af døgnet er pligt til som minimum at køre med nærlys.

På denne baggrund, og da der ikke er grundlag for at antage, at der er større fare for blænding ved standsning ved en jernbaneoverkørsel end ved standsning i signalreguleret vejkryds, foreslås bestemmelsen ophævet.

Til nr. 2 og 4

Ændringerne er redaktionelle og en konsekvens af, at beredskabsloven (lov nr. 1054 af 23. december 1992), der trådte i kraft den 1. januar 1994, ophævede brandloven, civilforsvarsloven og loven om det civile beredskab.

Til nr. 3

Ved en ændring af færdselsloven i februar 1994 blev knallerterers maksimale hastighed ændret fra højst 30 km i timen til højst 45 km i timen.

De knallerter, der kan køre mere end 30 km i timen, skal ifølge ændringen registreres.

En række af de gældende bestemmelser for knallerterers færden i trafikken blev samtidig ændret, således at de regler, der hidtil havde været gældende for knallerter, kun skulle gælde for ikke-registrerede knallerter. Disse ændringer omfatter f.eks. brug af cykelsti og reglerne om at placere sig til højre i den vognbane, der er placeret yderst til højre, og ved venstresving i kryds, hvor knallertkørere sidestilles med cyklistere.

Som følge heraf bør også reglen i lovens § 23, stk. 2, der indeholder en almindelig undtagelse fra de almindelige regler om forbud mod overhaling, ændres, således at undtagelsen kun omfatter de knallerter (ikke-registrerede), der på samme måde som cykler skal placere sig til højre i den vognbane, der er beliggende yderst til højre.

Til nr. 5 og 6

Afholdelse af motorløb, hvortil der er offentlig adgang, kræver tilladelse efter politivedtægten, jf. normalpolitivedtægten § 48 og politivedtægten for København § 55.

I Justitsministeriets cirkulære nr. 3 af 4. januar 1951, som ændret ved cirkulære nr. 186 af 9. august 1960, om meddelelse af tilladelse til afholdelse af motorløb udenfor gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel, er der fastsat regler om, hvilke forhold politiet skal påse ved meddelelse af tilladelser efter politivedtægten. Cirkulæret indeholder regler om placering og indretning af baner, sikkerhedsforanstaltninger samt regler om forsikring i forbindelse med afholdelse af motorløb.

Cirkulæret foreskriver, at politiet normalt bør fastsætte nogle vilkår for meddelelse af tilladelse til afholdelse af motorløb. Disse vilkår er blandt andet nogle nærmere opregnede krav til banen og afspærringen, som i øvrigt skal godkendes af politiet. Endvidere bør der stilles vilkår om en ambulances tilstedeværelse, samt krav om, at Danmarks Motor Unions og Danmarks Automobilsports Unions reglement overholdes. Endelig skal der være tegnet ansvarsforsikring bl.a. til dækning af skade, som der forvoldes på publikum, og en forsikring, hvorefter der tilkommer publikum erstatning i mindst samme omfang som ifølge en lovpligtig ulykkesforsikring. Det bemærkes, at der er lempeligere regler for afholdelse af motorløb på terrænbaner.

Igennem en årrække har man arbejdet på en revision af cirkulæret fra 1951, idet det er hensigtsmæssigt, at reglerne bliver opdateret, således at de erfaringer, som er indhentet de seneste 43 år, kan indarbejdes i nye, mere tidssvarende regler.

Overvejelser om indholdet af det nye regelsæt har resulteret i, at det nu findes rettest, at reglerne udstede

des i bekendtgørelsesform, idet regelsættet retter sig direkte til borgerne.

Det er tanken, at bekendtgørelsen skal tage udgangspunkt i cirkulæret fra 1951 og derfor indeholde regler om politiets godkendelse af baner til motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (jf. lovens § 1), og politiets meddelelse af tilladelser til sådanne løb. Endvidere er det - som noget nyt - tanken, at bekendtgørelsen skal indeholde regler om, at politiets afgørelser i henhold til bekendtgørelsen ikke vil kunne indbringes for højere administrativ myndighed.

Det er imidlertid tvivlsomt, om bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 37, stk. 6, (som ikke tidligere har været udnyttet) indeholder den fornødne hjemmel, dels til at stille krav om godkendelse af baner og tilladelse fra politiet til afholdelse af motorløb, og dels til at stille krav om tegning af forsikringer.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 37, stk. 6, skal derfor sikre en utvivlsom hjemmel til at udstede en bekendtgørelse om afholdelse af motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (jf. lovens § 1), med et indhold som skitseret ovenfor.

Politiets afgørelser vedrørende godkendelse af baner og meddelelse af tilladelser til afholdelse af motorløb er administrative afgørelser, hvor forvaltningslovens og offentlighedslovens bestemmelser finder anvendelse.

Da der er tale om regulering af løb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (jf. lovens § 1), hvor færdselsloven som udgangspunkt ikke finder anvendelse, samt da tilladelserne meddeles af politiet, findes det rettest, at bemyndigelsen gives til trafikministeren efter forhandling med justitsministeren. Samme hensyn gør sig gældende for så vidt angår ændringen af bemyndigelsen i det nye stk. 7.

Til nr. 7 og 8

I bekendtgørelse nr. 395 af 21. november 1966 om godkendelse af kørelærere med senere ændringer var der åbnet mulighed for, at personer, der er under uddannelse til kørelærere, og som har bestået forprøven, kan virke som kørelæreraspiranter under opsyn og vejledning af en kørelærer.

Ordningen har været praktiseret uden problemer siden 1966. I forbindelse med udarbejdelsen af den nye bekendtgørelse nr. 284 af 30. april 1993 om godkendelse af kørelærere, der trådte i kraft den 1. januar 1995, har det med udgangspunkt i den nuværende bestemmelse i færdselslovens § 64 været overvejet at ophæve muligheden for at virke som kørelæreraspi-

rant i forbindelse med undervisning i praktisk kørsel. Den eksisterende ordning blev imidlertid fundet at være af så væsentlig betydning for kørelæreruddannelsen, at ordningen er blevet fastholdt i den nye bekendtgørelse.

Ordningens uproblematisk eksistens gennem mange år bevirker endvidere, at der ikke findes at være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved ordningen.

Det er efter bekendtgørelse nr. 284 af 30. april 1993 om godkendelse af kørelærere en betingelse for at kunne virke som underviser af kørelæreraspiranter, at underviseren af Trafikministeriet er godkendt som underviser til den pågældende kategori efter at have gennemgået et af Trafikministeriet godkendt kursus. Bekendtgørelsen trådte i kraft 1. januar 1995.

Det kan i tilknytning til disse ændringer af færdselslovens § 64 om øvelseskørsel oplyses, at spørgsmålet om, hvorvidt der er behov for at indføre en godkendelsesordning for de lukkede øvelsespladser, der benyttes i den indledende praktiske køreuddannelse, har været genstand for drøftelser mellem kørelærernes organisationer, Justitsministeriet, politiet, Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen.

Indførelse af en sådan godkendelsesordning kræver ikke ændring af færdselsloven, men kan indføres med hjemmel i den gældende bestemmelse i lovens § 64, stk. 5.

På baggrund af disse drøftelser er Trafikministeriet indstillet på at indføre en sådan ordning. Ordningen vil formentlig kunne tilrettelægges således, at det lokale politi forestår godkendelsen på grundlag af retningslinier, der udarbejdes af Færdselsstyrelsen.

Ved oplæringen af kørelæreraspiranter på lukkede øvelsespladser og køretekniske anlæg gælder tilsvarende som ved øvelseskørsel, at underviseren skal være særligt godkendt hertil i overensstemmelse med Trafikministeriets bekendtgørelse om godkendelse af kørelærere.

Til nr. 9

Formuleringen af den nugældende bestemmelse af § 66, stk. 2, bevirker, at kun kørelærere, der har drevet køreundervisning og indstillet elever til køreprøve i den egentlig køreuddannelse, har mulighed for at få fornyet godkendelsen som kørelærer.

Der findes imidlertid godkendte kørelærere, der som hovederhverv beskæftiger sig med uddannelse af kørelæreraspiranter med henblik på kørelærerprøven. Bestemmelsens ordlyd medfører, at disse kørelærere samtidig er nødsaget til at have et vist antal almindelige køreelever i perioden.

Disse kørelærere, som også efter ikrafttrædelsen af den nye kørelæreruddannelse pr. 1. januar 1995 vil beskæftige sig med teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter - hvortil der stilles større krav end ved den almindelige køreuddannelse - er samtidig ansvarlige tilsynsførende under kørelæreraspirantens praktikperiode. Det findes derfor færdselssikkerhedsmæssigt ubetænkeligt at lade beskæftigelsen som underviser udelukkende af kørelæreraspiranter danne grundlag for en forlængelse af kørelærergodkendelsen.

Ledende køredommere i forsvaret har til daglig ansvaret for og kontrollen med uddannelsen af køreelever blandt forsvarets personel, efteruddannelsen af kørelærere i forsvaret samt disse kørelæreres tilrettelæggelse af teori- og køreundervisning - herunder overholdelsen af undervisningsplanerne. Forsvarets ledende køredommere afholder endvidere alle teoriprøver samt et større antal praktiske prøver årligt med henblik på erhvervelse af kørekort, jf. også § 59, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 425 af 1. juni 1992 om kørekort. Der findes 14 af disse ledende køredommere på landsplan fordelt på 7 militære køreskoler.

Forsvarets ledende køredommere antages fra det civile, idet funktionerne ikke er et led i det militære beredskab (krigsberedskab). Forsvaret har derfor stillet som forudsætning for som civil person at opnå autorisation og virke som køredommer i forsvaret, at den pågældende har en forudgående uddannelse som kørelærer.

Forsvaret har imidlertid udarbejdet retningslinier, der fastsætter, at ledende køredommere ikke må gennemføre teori- og køreundervisning i forsvaret, ligesom de skal fraskrive sig retten til at drive, deltage i og udføre civil køreskolevirksomhed. Baggrunden for retningslinierne er, at ledende køredommere som ansvarlige for afholdelsen af teoriprøver har adgang til det fortrolige teoriprøvemateriale, og at det er et centralt krav, at funktionerne køredommer og kørelærer holdes klart adskilt.

Dette bevirker, at sådanne ansatte i forsvaret udelukkes fra løbende at få fornyet deres kørelærergodkendelse, hvilket har skabt rekrutterings- og personalemæssige problemer for forsvarets køreskoler.

Da de ledende køredommere i forsvaret gennem deres virksomhed har meget tæt forbindelse til både den teoretiske og praktiske køreuddannelse, findes der ikke at være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at lade også køredommervirksomheden danne grundlag for fornyelse af den kørelærergodkendelse, der var den oprindelige forudsætning for autorisationen som ledende køredommer.

Til nr. 10

For at forbedre mulighederne for personer med handicap foreslås det, at trafikministeren bemyndiges til at dispensere fra færdselslovens kapitel 1-14, der indeholder de generelle regler for færdsel i trafikken. De resterende kapitler i færdselsloven omfatter reglerne om færdselsregulering og afmærkning m.v., erstatning og forsikring, straf, afgifter m.v., betalingsbestemmelser, frakendelse af førerret, konfiskation, handlinger foretaget i udlandet, samt ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Den tidligere færdselssikkerhedsafdeling i Justitsministeriet og Trafikministeriet - nu Færdselsstyrelsen - har jævnligt modtaget ansøgninger fra personer, der af helbredsmæssige årsager ønsker dispensation fra alderskravet til at føre ikke-registreringspligtig knallert for at løse et transportproblem. Fælles for disse henvendelser er sygdommens karakter, der bevirker, at knallertkørsel er de unges eneste mulighed for at færdes på egen hånd i trafikken - for eksempel hjertefejl, svær astma og særlige handicap.

Endvidere modtager Trafikministeriet ansøgninger fra forældre, der ønsker at køre med deres handicappede børn på cyklen, uagtet at barnet er fyldt 6 år og derfor ifølge færdselslovens § 50, stk. 2, ikke må medtages på cyklen. Endelig kan nævnes en ansøgning fra en person, som var lam i højre arm, der ønskede tilladelse til at køre en trehjulet cykel, uagtet at vedkommende på grund af sit handicap ikke kunne give tegn til svingning på den i færdselsloven foreskrevne måde.

Der har hidtil ikke været lovhjemmel til at dispensere administrativt i de omtalte tilfælde. Da færdselsområdet henhørte under Justitsministeriets ressort, havde ministeriet som den øverste anklagemyndighed den praksis, at det i tilfælde, hvor ansøgningen på baggrund af en lægeerklæring fandtes berettiget og færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, i en skrivelse til den pågældende blev tilkendegivet - uden at der var tale om egentlig dispensation - at det efter Justitsministeriets opfattelse ikke burde skrives ind over for f.eks. kørsel på knallert i strid med § 63, stk. 1.

Efter at færdselslovområdet er overgået til Trafikministeriet, har praksis været, at henvendelsen efter en foreløbig vurdering er blevet oversendt med indstilling til Justitsministeriets politikontor, der herefter har truffet den formelle afgørelse. Denne procedure indebærer unødigt administration, hvorfor en lovhjemmel til at give en egentlig dispensation findes hensigtsmæssig.

Indføres en sådan dispensationsadgang, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en konkret vurdering af ansøgerens behov og helbredstilstand over

F. t. l. vedr. færdselsloven

for det færdselssikkerhedsmæssige aspekt. Der vil normalt skulle stilles krav om, at ansøgeren fremviser en lægeerklæring. I tvivlstilfælde vil sagen kunne forelægges Sundhedsstyrelsen. Den administrative behandling af ansøgninger vil blive varetaget af Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 215 af 22. marts 1994 om henlæggelse af beføjelser til Færdselsstyrelsen.

For at lette alvorligt gangbesværede trafikanters parkeringsbehov foreslås der endvidere indført hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte regler, der tillader invalidevogne at standse og parkere i længere tid end angivet på færdselstavler om standning og parkering.

Justitsministeriet har i cirkulæreskrivelse af 1. august 1988 anmodet om, at køretøjer med skiltet invalidevogn og det internationale invalidesymbol ikke pålægges parkeringsafgift ved nærmere angivne overtrædelser af de fastsatte bestemmelser.

Der har heller ikke tidligere været udtrykkelig hjemmel i loven hertil, og anmodningen er derfor ligeledes en følge af, at færdselslovområdet tidligere henhørte under Justitsministeriets ressort.

Ved lov nr. 386 af 20. maj 1992 blev de hidtidige gebyrer på færdselslovgivningens område indarbejdet i selve færdselsloven ved indsættelse af kapitel 17 a om betalingsbestemmelser. De nye bestemmelser indeholdt ikke hjemmel for ministeren til administrativt at dispensere fra disse betalingsbestemmelser.

Dette medførte, at der ikke længere var hjemmel til at fortsætte den hidtidige praksis i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 24. marts 1976 om gebyrfritagelse for invalide. Ifølge denne cirkulæreskrivelse fritages invalide, der i henhold til Socialministeriets cirkulære nr. 216 af 24. november 1975 med senere ændringer kan opnå lån til anskaffelse af et motorkøretøj og/eller fritagelse fra vægtafgift, for betaling for køreprøver, nummerplader og syn i forbindelse med registrering.

Socialministeriet har efter ændringen af færdselsloven i 1992 anmodet om, at der i færdselsloven ind sættes den fornødne hjemmel til at videreføre denne praksis.

En nærmere undersøgelse har vist, at den hidtidige praksis er fortsat uændret, idet der ikke er foretaget en formel ophævelse af den omtalte cirkulæreskrivelse fra 1976. Disse regler vil derfor i praksis ikke have økonomiske konsekvenser for statslige myndigheder.

Bestemmelsern, om at ministeren kan fritage visse personer med handicap for visse betalinger, sikrer særskilt lovhjemmel til at videreføre den omtalte praksis. Herudover giver bestemmelsen ministeren

mulighed for at fritage visse personer med handicap for betaling for periodisk syn, når dette indføres for almindelige personbiler, senest den 1. januar 1998.

Til nr. 11

Forslaget medfører, at trafikministeren fremover ikke skal godkende lokale hastighedsbegrænsninger på hovedvejene. Disse vil herefter kunne indføres af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

Til nr. 12 og 14

Ved en ændring af vejlovene i 1991 blev den hidtidige klageadgang efter disse love begrænset til retlige spørgsmål bortset fra ekspropriationsbeslutninger. Dette skete på grundlag af Indenrigsministeriets betænkning nr. 1168 af maj 1989 om de kommunale opgavers fordeling og finansiering.

De bestemmelser, som politiet kan træffe efter færdselslovens § 94, stk. 1, 2 og 4, træffes alle enten med samtykke fra vejbestyrelsen eller vejmyndigheden eller efter forhandling med samme, og i en række tilfælde indebærer politiets bestemmelser, at vejbestyrelsen/vejmyndigheden samtidig træffer beslutning efter vejlovens bestemmelser om særlige foranstaltninger på en vej. I praksis træffes en del af bestemmelsen efter anmodning fra vejbestyrelse eller vejmyndighed.

Da bestemmelsen træffes i samarbejde mellem politiet og vejbestyrelse/vejmyndighed, forekommer det uhensigtsmæssigt, at der er en videregående klageadgang efter færdselslovens bestemmelser end efter vejlovens bestemmelser. Hertil kommer, at det i mange tilfælde ikke er muligt at fastsætte grænsen mellem den del af afgørelsen, der er truffet med hjemmel i færdselsloven og den del af afgørelsen, der er truffet efter vejlovene.

Samtidig foreslås klagebestemmelsen i lovens § 96, stk. 2, vedrørende afmærkningen begrænset til retlige spørgsmål, idet afmærkningen oftest er udtryk for den faktiske gennemførelse af bestemmelsen efter § 92. Den øvrige ændring af § 96, stk. 2, er redaktionel og en følge af, at såvel afmærkningsbestemmelserne efter færdselsloven som vejregler om afmærkning efter lov om offentlige veje nu hører under trafikministeren.

Til nr. 13

Der er i de senere år fremkommet ønske fra kommunerne om at indføre tidsbegrænset parkering på en sådan måde, at begrænsningen ikke gælder for beboere eller erhvervsdrivende i umiddelbar nærhed

af den vej eller plads, der er omfattet af tidsbegrænsningen.

Denne begrænsning administreres ofte ved udstedelse af mærkater, der angiver, at en restriktion ikke omfatter køretøjer med denne mærkat. Af praktiske grunde overlader politiet det til vedkommende kommune at administrere udstedelsen af disse mærkater.

Imidlertid må det anses for tvivlsomt, om en sådan overdragelse af administrationen af undtagelser fra parkeringsrestriktioner kan foretages uden særlig lovhjemmel.

Det foreslås derfor, at der indføres udtrykkelig hjemmel til, at politiet efter aftale med vedkommende kommune kan overdrage administrationen af disse ordninger til kommunen.

Til nr. 15

Som omtalt under nr. 12 og 14, kan ministeren som klagemyndighed efter vejlovgivningen kun tage stilling til retlige spørgsmål. De forhold, der kan klages over efter færdselslovens § 100, er de samme forhold, der kan klages over efter lov om offentlige veje, nemlig en vejbestyrelses beslutning efter sidstnævnte lov om udførelse af vejarbejder på dens veje.

Der er således efter ændring af vejlovens klagebestemmelser i 1991 en videregående klageadgang efter færdselslovens § 100 end efter vejlovens klagebestemmelser.

Da det er mest hensigtsmæssigt, at spørgsmålet om klager over vejbestyrelses beslutninger vedrørende deres veje fremgår af den lov, der indeholder hjemmel til disse beslutninger, foreslås klagebestemmelsen i færdselslovens § 100 ophævet.

Til nr. 16

Der er tale om en redaktionel ændring af bestemmelserne.

Bestemmelsens 2.-5. punktum blev indsat ved lov nr. 98 af 9. februar 1994 om ændring af færdselsloven, vægtafgiftsloven og lov om afgift af ansvarsforsikring af motorkøretøjer m.v.

Ved i forbindelse hermed at anvende udtrykket »motorkøretøj« i stedet for udtrykket »motordrevne køretøjer«, som i bestemmelsens 1. punktum, er dele af bestemmelsen utilsigtet blevet for snæver.

Ved motordrevne køretøjer forstås køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, med undtagelse af visse kørestole. Motordrevne køretøjer opdeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert. Ved ændringen tydeliggøres det, at visser udenlandske selskaber også kan tegne forsikringer for de tre sidstnævnte kategorier af køretøjer, samt at alle forsikringsselskaber, der tegner forsikringer for disse

køretøjskategorier, skal være medlem af DFIM, samt at forsikringsselskaber, der tegner forsikringer for registreringspligtige motordrevne køretøjer, skal anmelde dette til Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Til nr. 17

Forslaget har til formål at gennemføre strafferetlig ligestilling mellem offentlige myndigheder og private selskaber m.v. på færdselslovsområdet.

De gældende regler i færdselsloven indeholder kun hjemmel til at pålægge private og selskaber m.v. bødeansvar.

Efter færdselslovens § 118, stk. 7, kan der for overtrædelser, der begås af et aktieselskab, andelsselskab eller lignende, pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Lignende bestemmelser findes i en lang række andre love.

Ved Højesterets dom af 29. januar 1986 (»Farum-sagen«), gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 1986 side 183, blev det fastslået, at kildeskattelovens § 77, som indeholder en bestemmelse svarende til færdselslovens § 118, stk. 7, ikke indeholder hjemmel til at pålægge en kommune bødeansvar. Retsstillingen er således den, at lovens forbuds- og påbudsnormer på den ene side også retter sig til offentlige myndigheder, mens de offentlige myndigheder på den anden side ikke kan pålægges bødeansvar.

Tilsvarende ansvarsregler er gennemført i bl.a. lov om godskørsel, i lov om arbejdsmiljø, og i en række love under Miljøministeriet.

Adgangen til at gøre individuelt strafansvar gældende over for de enkelte offentligt ansatte berøres ikke af det foreliggende lovforslag. Det vil således eksempelvis være muligt både at pålægge myndigheden og chaufføren eller andre ansatte bøde, men dette spørgsmål afgøres i hvert enkelt tilfælde af anklagemyndigheden.

Til nr. 18

Der er tale om en redaktionel ændring som følge af, at retsplejelovens §§ 782 og 783 ved lov nr. 227 af 6. juni 1985 om ændring af retsplejeloven blev ændret til §§ 824 og 825.

Til nr. 19

Ændringen er en konsekvens af, at der senest den 1. juli 1996 ved ikrafttrædelsen af direktiv 91/439/EØF om kørekort (»det 2. kørekortdirektiv«) indføres særlige krav for at opnå adgang til at føre stor motorcykel for den, der erhverver motorcykelkørekort efter de nye regler.

Stor motorcykel er i direktivet defineret som en 2-hjulet motorcykel med eller uden sidevogn med en motoreffekt på over 25 kW og med et forhold mellem motoreffekt og vægt på over 0,16 kW/kg.

Ret til at føre stor motorcykel er efter direktivet betinget af, at føreren efter at have erhvervet kørekort til motorcykel (med mindre ydelse end ovenfor nævnt) har mindst to års erfaring som fører af denne motorcykel eller er fyldt 21 år og har bestået en supplerende praktisk køreprøve på en stor motorcykel. Der kan endvidere opnås direkte ret til at føre stor motorcykel efter det fyldte 21. år, hvis der er tale om førstegangserhvervelse af kørekort, og den praktiske del af køreprøven aflægges på stor motorcykel.

Bestemmelsen skaber hjemmel til at opkræve betaling for den supplerende praktiske prøve, der af motorcykelførere aflægges for at få adgang til at føre stor motorcykel.

Samtidig ophæver direktivet underkategorien A 2 - motorcykel med sidevogn - idet sådanne køretøjer vil kunne føres umiddelbart med et kategori A kørekort (motorcykelkørekort) uden aflæggelse af supplerende praktisk køreprøve.

Til nr. 20

Efter færdselslovens § 130 har politiet hjemmel til midlertidigt at inddrage førerretten, såfremt politiet skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten foreligger.

Justitsministeriet udsendte den 11. november 1977 en cirkulæreskrivelse til politiet og anklagemyndigheden, ifølge hvilken politiet i de tilfælde, hvor det skønnes, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten foreligger, men hvor dette dog ikke er utvivlsomt, kan inddrage det originale kørekort og udstede et midlertidigt kørekort.

Samtidig med udstedelsen af det midlertidige kørekort skal politiet gøre den sigtede bekendt med, at det midlertidige kørekort ikke kan anvendes til kørsel i udlandet. Såfremt den sigtede skal køre i udlandet, skal politiet straks tage stilling til, om førerretten skal inddrages.

Indholdet af cirkulæreskrivelsen blev i 1986 overført til kørekortcirkulæret og fremgår i dag af § 25 i

Justitsministeriets cirkulære nr. 70 af 1. juni 1992 om kørekort.

Justitsministeriets lovafdeling antog imidlertid i et notat af 28. september 1992 til den daværende Færdselssikkerhedsafdeling, at ordningen med udstedelse af midlertidige kørekort næppe har det fornødne hjemmelsgrundlag, hvorfor Justitsministeriet anbefalede, at der tilvejebringes særskilt lovhjemmel, hvis den hidtil førte praksis skulle opretholdes.

På foranledning af Trafikministeriet, hvortil omrødet siden er overført, foretog Justitsministeriet hørings af Politidirektøren i København, Foreningen af politimestre i Danmark og Rigsadvokaten. Det fremgår heraf, at ordningen har haft et vidt anvendelsesområde og i øvrigt har fungeret som en hensigtsmæssig afbalancering mellem på den ene side hensynet til at begrænse kørekortinddragelse mest muligt i sager med et ikke helt utvivlsomt domfældelsesgrundlag og på den anden side retshåndhævelsessens og praktiske administrative hensyn.

Justitsministeriet anbefalede på denne baggrund, at der tilvejebringes en sådan særskilt lovhjemmel, således at den hidtidige praksis kan opretholdes.

Justitsministeriets lovafdeling har i ovennævnte notat anført, at der ved inddragelse af det originale kørekort mod udstedelse af et midlertidigt kørekort sker en faktisk inddragelse af den pågældendes ret til at køre bil i udlandet. I notatet hedder det videre: »Selv om den pågældende ganske vist ikke ved udstedelse af det (originale) danske kørekort er blevet tillagt ret til at køre bil i udlandet, følger det af internationale aftaler og udenlandske retsregler, herunder EF-reglerne, at den pågældende, i hvert fald i visse lande, er berettiget dertil«.

Det foreslås derfor, at der indføres udtrykkelig hjemmel for trafikministeren til at fastsætte regler svarende til reglerne i kørekortcirkulærets § 25.

Til § 2

Som nævnt i bemærkningerne til § 1, pkt. 19, træder direktiv 91/439/EØF i kraft den 1. juli 1996. Det foreslås derfor, at trafikministeren fastsætter datoen for denne bestemmelses ikrafttræden, dog senest den 1. juli 1996.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret ved lov nr. 469 af 30. juni 1993, lov nr. 98 af 9. februar 1994 og lov nr. 382 af 18. maj 1994, foretages følgende ændringer:

1. § 5, stk. 3, 2. punktum, ophæves.

§ 5. ---

Stk. 3. Standsning skal ske i betryggende afstand fra sporene og før signal eller bom. I lygtetændingstiden må på køretøj, der har særligt positionslys (parkeringslys), kun positionslygterne være tændt under standsningen.

2. I § 7, stk. 6, i overskriften til § 39, i § 39, i § 68, stk. 1, og i § 73, stk. 2, ændres »civilforsvarets« til: »redningsberedskabets«.

§ 7. ---

Stk. 6. Trafikanter skal give fri passage for forsvarrets og civilforsvarets kolonner, grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog.

Forsvarets og civilforsvarets køretøjer

§ 39. For forsvarrets og civilforsvarets køretøjer gælder færdselsreglerne i den udstrækning, de kan anvendes. Hvor reglerne fraviges, skal der træffes foranstaltninger til at undgå fare eller unødigt ulempe for andre trafikanter.

§ 68. Justitsministeren kan fastsættes bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarrets og civilforsvarets kø-

retøjer kan justitsministeren fastsætte fornødne lempelser.

3. I § 23, stk. 2, indsættes efter »og tohjulet«: »ikke-registreringspligtig«.

§ 23. ---

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke ved overhaling af tohjulet cykel og tohjulet knallert.

4. I § 30 ændres »brandvæsen« til: »redningsberedskab«.

§ 30. §§ 28 og 29 gælder ikke for køretøj, der anvendes ved vejarbejde, såfremt standsning eller parkering er nødvendig af hensyn til arbejdet, og der træffes fornødne sikkerhedsforanstaltninger. Det samme gælder standsning eller parkering, der foretages af politi, brandvæsen eller redningskorps.

5. I § 37 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, må kun finde sted med politiets tilladelse og på en af politiet godkendt afspærret bane. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om politiets godkendelse af baner til motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, og meddelelse af tilladelse til afholdelse af sådanne løb, samt de nærmere vilkår herfor. Der kan endvidere fastsættes regler om adgangen til at påklage politiets afgørelser, herunder at afgørelser ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed.«

6. I § 37, stk. 6, som herefter bliver stk. 7, ændres: »Justitsministeren fastsætter« til: »Tra-

fikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte«.

Cykel- og motorløb

§ 37. Cykelløb må kun finde sted med politiets tilladelse. Denne skal bl.a. betinges af, at der ikke køres på cykelsti, og at start og opløb foregår uden ulempe for den øvrige færdsel. Politiet kan forbyde træningskørsel på visse veje og visse tider.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelse af motionsløb for cyklister:

Stk. 3. Justitsministeren kan tillade, at:

- 1) internationalt motorløb passerer dansk område,
- 2) der afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med motorkøretøjer og knallerter, og at
- 3) der undtagelsesvis afholdes hastighedskonkurrencer på mindre betydende og mindre befærdede veje, der på betryggende vis er afspærret fra al anden færdsel.

Stk. 4. Al anden kap- og væddekørsel på vej må ikke finde sted.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for eventuel politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet under afviklingen af de i stk. 1-3 nævnte løb.

Stk. 6. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af publikum og løbsdeltagere ved kap- eller væddekørsel uden for vej.

7. § 64, stk. 1, affattes således:

»Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, må kun finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer eller en kørelæreraspirant, der er under opsyn og vejledning af en hertil særligt godkendt kørelærer, som er til stede i bilen. Kørelæreren eller kørelæreraspiranten anses da for at være fører af bilen. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer eller kørelæreraspirant ved siden af sig, anses kørelæreren eller kørelæreraspiranten for at være fører af køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren eller kørelæreraspiranten må anses som fører, gælder bestemmelserne i §§ 53-55 også for eleven.«

§ 64. Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, må kun finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer, der da anses for at være fører af køretøjet. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer ved siden af sig, anses kørelæreren for at være fører af køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren må anses som fører, gælder bestemmelserne i §§ 53-55 også for eleven.

8. § 64, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågning af en godkendt kørelærer eller af en kørelæreraspirant, der er under vejledning og tilsyn af en hertil særligt godkendt kørelærer. I begge tilfælde har den godkendte kørelærer ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel. Tilsvarende gælder øvelseskørsel med traktor.«

§ 64. ---

Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågning af en godkendt kørelærer, der har ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel. Tilsvarende gælder øvelseskørsel med traktor.

9. § 66, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Godkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Godkendelsen kan fornyes, såfremt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2 og 5, og godtgør i den forløbne periode:

- 1) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve, eller
- 2) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter og indstillet aspiranter til prøve, eller
- 3) jævnligt at have virket som ledende køredommer i forsvaret.«

§ 66. ---

Stk. 2. Godkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Den kan fornyes, såfremt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2 og 5, og godtgør i den forløbne periode jævnlige at have drevet undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve.

10. Efter kapitel 14 indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 14 a

Særlige forhold for personer med handicap

§ 88 a. Trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1-14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvist fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver, nummerplader samt syn i medfør af kapitel 17 a.«.

11. I § 92, stk. 4, udgår: »for hovedvejes vedkommende af justitsministeren og i øvrigt«.

12. § 92, stk. 5, 2. punktum, affattes således:

»Politiets bestemmelser i medfør af stk. 1, 2 og 4, kan påklages til trafikministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.«.

13. I § 92 indsættes som nyt stk. 6:

»*Stk. 6.* Politiet kan træffe aftale med en kommunalbestyrelse om, at visse bestemmelser om dispensation fra tidsbegrænset parkering administreres af vedkommende kommunalbestyrelse.«.

Stk. 6 bliver herefter stk. 7.

§ 92. ---

Stk. 4. Afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, om lokale hastighedsbegrænsninger træffes for hovedvejes vedkommende af justitsministeren og i øvrigt af politiet. Afgørelsen træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed.

Stk. 5. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i stk. 1 og 4, afgøres sagen af justitsministeren. Klager over

bestemmelser, der træffes af politiet i medfør af stk. 1, 2 og 4, afgøres tillige af justitsministeren.

Stk. 6. Foranstaltninger af den art, der nævnes i stk. 1, 2 og 4, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Såfremt en foranstaltning efter stk. 1, nr. 1 eller 5, ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

14. § 96, stk. 2, affattes således:

»Såfremt der opstår uenighed mellem politiet og vejbestyrelsen om afmærkningen, afgøres sagen af trafikministeren. Klager over afmærkningen afgøres ligeledes af trafikministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.«.

§ 96. ---

Stk. 2. Såfremt der opstår uenighed mellem politiet og vejbestyrelsen om afmærkningen, afgøres sagen af justitsministeren. Klager over afmærkning afgøres ligeledes af justitsministeren. Afgørelserne i 1. og 2. pkt. træffes dog af trafikministeren, såfremt sagen vedrører bestemmelser om afmærkning, der i medfør af § 95, stk. 4, er udarbejdet i forbindelse med vejreglerne.

15. § 100, stk. 2, 2. punktum, ophæves.

§ 100. ---

Stk. 2. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, afgøres sagen af trafikministeren. Klager vedrørende de i stk. 1 nævnte vejarbejder og anlæg afgøres ligeledes af trafikministeren.

16. § 105, stk. 1, affattes således:

»Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringssselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringssselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte for-

sikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredie skadesforsikringsdirektiv) og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, kan ligeledes tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark. Alle forsikrings-selskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Betingelser for betaling af løbende ydelser til DFIM fastsættes af trafikministeren. Alle forsikringsselskaber, der ønsker at tegne ansvarsforsikring for registreringspligtige motordrevne køretøjer i Danmark, skal herudover anmelde dette til Centralregisteret for Motorkøretøjer.«

§ 105. Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringsselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed, kan ligeledes udbyde motorkøretøjsforsikring i Danmark. Alle forsikringsselskaber, der udbyder motorkøretøjsforsikringer i Danmark, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Betingelser for betaling af løbende ydelser til DFIM fastsættes af trafikministeren. Alle forsikringsselskaber, der ønsker at udbyde motorkøretøjsforsikringer i Danmark, skal herudover anmelde dette til Centralregisteret for Motorkøretøjer.«

17. § 118, stk. 7, affattes således:

»Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommu-

nen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.«

§ 118. ---

Stk. 7. Er en overtrædelse begået af et aktieselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar pålægges selskabet som sådan.

18. I § 120, stk. 2, ændres »retsplejelovens §§ 782 og 783« til: »retsplejelovens §§ 824 og 825«.

§ 120. ---

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder reglerne i retsplejelovens §§ 782 og 783 om beslaglæggelse af ting, der findes at burde konfiskeres, tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelsen kan kun ske, for så vidt den findes påkræves for at sikre betaling af de nævnte beløb. Var føreren uberettiget i besiddelse af køretøjet, kan tilbageholdelse ikke ske.

19. I § 124 a, stk. 2, ændres »motorcykel med sidevogn« til: »stor motorcykel«.

§ 124 a. ---

Stk. 2. For køreprøver til motorcykel med sidevogn og almindelig bil med stort påhængskøretøj betales 200 kr.

20. I § 130, stk. 1, indsættes som 3. punktum:
»Trafikministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort mod udstedelse af midlertidigt kørekort.«

§ 130. Skønner politiet, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten foreligger, kan det midlertidigt inddrage førerretten. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jfr. stk. 2.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1995, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 19, som dog senest skal være den 1. juli 1996.