

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 1122 af 20. december 1995, lov nr. 468 af 10. juni 1997 og senest ved lov nr. 73 af 4. februar 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 43, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Tilsvarende gælder for motorcykel, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.«.

2. I § 43, stk. 4, indsættes efter »For biler«: »og motorcykler«.

3. § 70, stk. 1, affattes således:

»Til bil må kobles ét påhængskøretøj. Til motorcykel, herunder motorcykel med sidevogn, jf. stk. 2, må kobles én påhængsvogn eller ét påhængsredskab. Til traktor og motorredskab må kobles to påhængsvogne eller én påhængsvogn og ét påhængsredskab. Til cykel må kobles én påhængsvogn. Til knallert må ikke kobles påhængskøretøj.«.

4. § 70, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om tilkobling af påhængskøretøj og sidevogn, herunder fastsætte bestemmelser om de køretøjer, der kan sammenkobles. Trafikministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om, hvad der må medføres på sådanne køretøjer. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om

fravigelse af bestemmelsen i stk. 1, 3. pkt., for kørsel inden for særlige områder.«.

5. § 118, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med

- 1) biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn,
- 2) lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 3) busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 4) vogntog bestående af de under nr. 2 og 3 nævnte køretøjer og registreringspligtige påhængskøretøjer,
- 5) ledbusser, eller
- 6) motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.«.

6. I § 124 g, stk. 1, 2. pkt., ændres »betales.« til: »betales«.

7. § 124 g, stk. 1, nr. 1-3, affattes således:

- »1) 500 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, motorredskaber, personbiler til mere end 9 personer, føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 350 kr. for de biler, påhængsvogne, sættevogne og påhængsredskaber, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer, og

- 3) 200 kr. for motorcykler og for påhængsvogn eller påhængsredskab til motorcykel.«.
8. § 124 g, stk. 2, nr. 1-3, affattes således:
- »1) 250 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, motorredskaber, personbiler til mere end 9 personer, føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 175 kr. for de biler, påhængsvogne, sættevogne og påhængsredskaber, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer, og
- 3) 100 kr. for motorcykler og for påhængsvogn eller påhængsredskab til motorcykel.«.

§ 2

Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indledning

Ved lovforslaget tillades kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller påhængsredskab, og som følge heraf foretages en række justeringer i andre bestemmelser i færdselsloven. Lovforslaget vedrører forhold, der tillige er omhandlet i lovforslag nr. L 26 fremsat den 21. oktober 1997 af Tom Benke (FP), Kim Benke (FP), Aage Brusgaard (FP), Jan Kørpe Christensen (FP), Niels Højland (FP), Kirsten Jacobsen (FP) og Annette Just (FP).

1. Hovedpunkterne i lovforslaget

Lovforslaget indebærer for det første, at det tillades at køre med enten påhængsvogn eller påhængsredskab efter motorcykel, herunder motorcykel med sidevogn. Påhængsvogne, påhængsredskaber og sættevogne benævnes med fællesbetegnelsen påhængskøretøjer, jf. færdselslovens § 2, nr. 17. Sættevogne er dog ikke omfattet af lovforslaget. Ved et påhængskøretøj forstås et køretøj, der efter sin indretning er bestemt til at blive trukket af et andet køretøj. Påhængsvogn defineres i færdselslovens § 2, nr. 19, som påhængskøretøj, der hovedsageligt er indrettet til befordring af personer eller gods, sættevogn dog undtaget. Påhængsredskab defineres i færdselslovens § 2, nr. 18, som andet påhængskøretøj end påhængsvogn og sættevogn. Det bemærkes i den forbindelse, at påhængsredskaber medtages i lovforslaget for, at også små teltvogne lovligt kan kobles til en motorcykel. Sættevogn defineres i færdselslovens § 2, nr. 21, som påhængskøretøj, der hovedsageligt er indrettet til befordring af personer eller gods, og som kobles til det trækkende køretøj således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj.

Dernæst stilles der forslag om, at trafikministerens nuværende bemyndigelse til at kunne fastsætte administrative forskrifter om tilkobling udvides med henblik på, at der tillige kan stilles særlige krav til de køretøjer, der kan sammenkobles.

Endvidere stilles der forslag om, at hastigheden ved

kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab aldrig må overstige 70 km i timen. Forslaget svarer til, hvad der gælder for biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, hvortil der er koblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, jf. færdselslovens § 43, stk. 3. Der stilles desuden forslag om, at hastigheden ved kørsel med motorcykel med ikke-registreringspligtigt påhængsredskab aldrig må overstige 30 km i timen. Dette svarer til, hvad der gælder for biler, hvortil der er tilkoblet ikke-registreringspligtigt påhængsredskab, jf. færdselslovens § 43, stk. 4.

Herudover stilles der forslag om betaling for syn af påhængsvogne og påhængsredskaber til motorcykel, idet der, i lighed med hvad der gælder for en række andre påhængskøretøjer, forudsættes fastsat bestemmelser herom.

Endelig foreslås som led i bestræbelserne på at øge færdselssikkerheden at lade hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab være omfattet af det skærpede bødeniveau i færdselslovens § 118, stk. 3, svarende til, hvad der gælder for kørsel med en række andre påhængskøretøjer.

2. Administrative og økonomiske konsekvenser

Trafikministeriet anslår, at gennemførelse af forslaget om at tillade påhængsvogne og påhængsredskaber til motorcykel ikke vil medføre væsentlige administrative og økonomiske konsekvenser, idet antallet af motorcykler med påhængsvogn eller påhængsredskab ikke skønnes at blive stort.

Som følge heraf forudsættes den politimæssige indsats i form af fartkontrol og lignende at kunne holdes inden for politiets bevillingsmæssige rammer.

Skatteministeriet har overfor Trafikministeriet oplyst, at lovforslaget ikke skønnes at medføre behov for ændring af reglerne på skatte- og afgiftsområdet. Det kan i den forbindelse i øvrigt oplyses, at påhængskøretøjer er fritaget for registreringsafgift, samt at der

ikke er fastsat vægtafgift for påhængskøretøjer med en totalvægt på under 500 kg.

Endelig vil de forøgede indtægter i forbindelse med syn af motorcykler, der skal anvendes i forbindelse med påhængsvogn eller påhængsredskab, og syn af den pågældende påhængsvogn eller påhængsredskab, i lighed med provenuet ved bøde for hastighedsovertrædelse, være af begrænset omfang.

3. Konsekvenser i forhold til EF-retten

Der findes ingen regler inden for EF-retten, der er til hinder for at tillade kørsel med motorcykel med påhængskøretøj.

Der findes kun meget få bestemmelser, der kan anvendes for almindelige tohjulede motorcykler med påhængskøretøj. Det gælder navnlig bestemmelser om masse og dimensioner og tilkoblingsanordninger. Af præambelen til direktivet om masse og dimensioner for to- og trehjulede motordrevne køretøjer (93/93/EØF) fremgår det i øvrigt, at bestemmelserne i direktivet ikke må bevirke, at medlemsstater, der ikke tillader, at tohjulede motordrevne køretøjer trækker en påhængsvogn, forpligtes til at ændre deres lovgivning. Dette fremgår tillige af præambelen til direktivet om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede køretøjer (97/24/EF).

Danmark har i december 1997 modtaget en henvendelse fra Europa Kommissionen vedrørende en klage over det danske forbud mod kørsel med motorcykel med påhængskøretøj. Trafikministeriet har i den anledning orienteret Kommissionen om, at Danmark i øjeblikket overvejer at ophæve forbuddet mod kørsel med motorcykel med påhængskøretøj.

Opmærksomheden henledes desuden på, at udnyttelsen af trafikministerens bemyndigelse i lovforslaget indebærer, at bestemmelserne i Rådets direktiv 83/189/EØF om en EU-informationsprocedure for tekniske forskrifter med senere ændringer skal iagttages.

4. Konsekvenser i forhold til andre internationale aftaler

I henhold til pkt. 3, litra a, i bilag 1 i Færdselskonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik (Wienerkonventionen), som er ratificeret af størsteparten af landene i EU, kan lande, der i deres nationale regler forbyder kørsel med motorcykler med påhængsvogn, nægte adgang for sådanne vogntog, der kører i international trafik.

5. Andre konsekvenser

For at kunne begrænse eller helt eliminere de færds-

selsikkerhedsmæssige negative konsekvenser af at tillade påhængsvogn og påhængsredskab efter motorcykel, vil en gennemførelse forudsætte, at der indføres bestemmelser om de tekniske krav til motorcykler og påhængsvogne og påhængsredskaber hertil. Efter lovforslagets vedtagelse vil udkast til de administrative forskrifter blive sendt i høring, og en endelig fastsættelse af kravene vil blive foretaget efter høringen. Af administrative forskrifter, der berøres af forslaget, kan som de væsentligste nævnes:

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 med senere ændringer om køretøjers indretning og udstyr mv., hvor der skal indføres bestemmelser om, at motorcykler, der benyttes som trækraft for påhængsvogn eller påhængsredskab, skal være forsynet med tilkoblingsanordning, ligesom der vil blive fastsat en nedre grænse for motorcyklens slagvolumen.

Herudover skal der stilles forskellige udstyrmæssige krav til såvel den trækkende motorcykel som påhængskøretøjet, herunder lygter, reflekser og lignende.

I Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 567 af 24. juni 1992 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk skal der for påhængskøretøj til motorcykel stilles krav om længde, bredde og vægt (med og uden bremses), ligesom der skal stilles krav om, at påhængskøretøjet ikke må være indrettet til personbefordring.

I Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 om registrering og syn af køretøjer mv. skal der bl.a. indsættes bestemmelser om syn af såvel den trækkende motorcykel som påhængsvogn eller påhængsredskab dertil med henblik på godkendelse af sammenkoblingen.

Færdselsstyrelsen har vurderet, at der ikke er behov for synsfri sammenkobling af en motorcykel og en påhængsvogn eller et påhængsredskab. Ideen med synsfri sammenkobling er, at en påhængsvogn eller et påhængsredskab til en motorcykel skal kunne trækkes af andre motorcykler, uden at sammenkoblingen er godkendt ved et syn. Dette forudsætter, at tilkoblingsanordningerne er standardiserede. En éthjulet påhængsvogn til motorcykel er ofte bygget specielt til en ganske bestemt type motorcykel og er bl.a. forsynet med en speciel kobling. Almindeligt benyttede kuglekoblinger, som kendes fra påhængs- og campingvogne til biler, kan ikke anvendes til éthjulede påhængsvogne. Hertil kommer, at kuglekoblinger, som benyttes til tohjulede påhængsvogne til motorcykler, findes i forskellige størrelser. Amerikanske påhængsvogne til

motorcykler er normalt forsynet med 44 mm koblinger, mens den normale størrelse på koblinger i Danmark er 50 mm.

Behovet for synsfri sammenkobling vil kunne tages op til fornyet overvejelse, når det på sigt har vist sig, hvilken type kobling der almindeligvis anvendes.

Færdselsstyrelsen har endvidere oplyst, at det ikke har været muligt for styrelsen eller for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning af få statistiske oplysninger om færdselssikkerhed for motorcykler med påhængskøretøj. Derimod har styrelsen indhentet uformelle oplysninger fra tilsvarende institutioner i de andre EU-lande, der tillader motorcykel med påhængskøretøjer. Disse oplysninger siger samstemmende, at der kun er få motorcykler med påhængskøretøjer, at der primært er tale om meget store motorcykler (som Honda Gold Wing), samt at der – med passende vægtgrænser og hastighedsgrænser – ikke er færdselssikkerhedsmæssige problemer.

Færdselsstyrelsen har endelig oplyst, at spørgsmålet om, hvorvidt der findes at være behov for at indføre særlige krav i undervisningsplanerne for køreuddannelsen til motorcykel (kategori A) i form af obligatoriske øvelser i kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller påhængsredskab, har været forelagt den særlige arbejdsgruppe vedrørende revision af køreuddannelsen for motorcykel. Arbejdsgruppens sagkyndige eksperter har i den anledning tilkendegivet, at de - da spørgsmålet om kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller påhængsredskab aldrig har været aktuelt – ikke er i besiddelse af tilstrækkelig praktisk erfaring til at kunne udtale sig med sikkerhed. Det bemærkes dog, at der ikke ses at være behov for indførelse af nye kørekortkategorier, ligesom en eventuel ændring af uddannelseskravene kan gennemføres ved administrative forskrifter.

Det bemærkes endelig, at der ikke med indførelse af muligheden for at koble påhængsvogn eller påhængsredskab til en motorcykel skønnes at være behov for ændringer i færdselslovens undtagelsesbestemmelser for tohjulede køretøjer i forbindelse med dels standsning i særlige tilfælde, f.eks. ved færdselsuheld eller havari og brug af advarselstrekant, jf. herved lovens § 31, dels reglerne om lygteføring ved standsning og parkering, jf. herved lovens §§ 35 og 36.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 2, om forpligtelser ved standsning og parkering i særlige tilfælde, skal føreren af et køretøj, der er standset på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen, f.eks. som følge af et færdselsuheld, træffe foranstaltninger for at

advare andre trafikanter. Det følger endvidere af bestemmelsen, at et motordrevet køretøj, bortset fra tohjulet knallert og tohjulet motorcykel uden sidevogn samt påhængskøretøj, skal afmærkes med en advarselstrekant.

Som det fremgår af bestemmelsen, er tohjulede motorcykler, som ikke er påmonteret en sidevogn, undtaget fra det omtalte krav om afmærkning med advarselstrekant. Det fremgår imidlertid samtidig af bestemmelsen, at ethvert påhængskøretøj er omfattet af kravet om afmærkning med advarselstrekant. I lighed med, hvad der gælder for påhængskøretøjer i øvrigt, vil påhængsvogne og påhængsredskaber tilkoblet motorcykler, således fremover også være omfattet af kravet om afmærkning med advarselstrekant.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 35, stk. 1, skal et køretøj, der i lygtetændingstiden er standset eller parkeret på vej, have køretøjets positionslys (parkeringslys), baglygter og nummerpladebelysning tændt. Ved standsning eller parkering af sammenkoblede køretøjer er det ifølge færdselslovens § 35, stk. 5, jf. § 33, stk. 1, 2. pkt., kun nødvendigt at holde baglygter tændt bagest på vogntoget og nummerpladebelysningen tændt ved vogntogets bageste nummerplade. Efter færdselslovens § 36, stk. 1, gælder kravet om belysning ved standsning og parkering dog ikke, såfremt vejen er så godt oplyst, at køretøjet tydeligt kan iagttages på tilstrækkelig afstand, eller såfremt det er standset eller parkeret på parkeringsplads eller andet afmærket område for parkering. Belysningen behøver ifølge færdselslovens § 36, stk. 2, heller ikke at være tændt på tohjulet cykel, tohjulet knallert eller tohjulet motorcykel uden sidevogn, såfremt køretøjet henstilles langs vejens yderste kant.

Som det fremgår, er tohjulede motorcykler, som ikke er påmonteret en sidevogn, undtaget fra det omtalte krav om belysning. Et påhængskøretøj, herunder påhængsvogn og påhængsredskab til motorcykler, er dog omfattet selvstændigt af hovedreglen i færdselslovens § 35, stk. 1, og således ikke undtaget fra kravet om belysning, selv om det er tilkoblet en tohjulet motorcykel uden sidevogn.

Ud over de ovenfor nævnte, skønnes forslaget ikke at have andre konsekvenser, herunder miljømæssige eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

6. Høring

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen forelagt følgende myndigheder og organisationer: Advokatrådet, Amdsrådsforeningen, Danmarks Knallert Udvalg, Dansk Industri, Dansk Kørelærer Union,

Dansk Køreskole Forening, Dansk Politiforbund, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), De Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Den Danske Dommerforening, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Anhængertrækproducenter i Danmark, Foreningen af Dommerfuldmægtige i Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Byret, Københavns og Frederiksberg Kommuner, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorcykelimportørforeningen, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Det foreslås, at der i lighed med de regler, der i øvrigt gælder for kørsel med påhængskøretøjer, indføres bestemmelser om største tilladte hastighed i forbindelse med kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller påhængsredskab.

Kørsel med motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab kan i visse situationer være forbundet med en færdselssikkerhedsmæssig risiko. Det har imidlertid vist sig meget vanskeligt at fremskaffe statistisk materiale, der mere præcist belyser uheldsrisikoen i forbindelse med kørsel med sådanne vogntog. Baggrunden herfor er navnlig, at de pågældende køretøjskombinationer udgør en meget ringe del af det samlede antal køretøjer, hvilket indebærer, at antallet af uheld anses for at være statistisk uinteressant.

Erfaringerne med de typer af vogntog, der allerede lovligt kan anvendes på vejene, viser imidlertid, at tilkobling af et påhængskøretøj til et andet køretøj generelt indebærer en forringelse af færdselssikkerheden i forbindelse med opbremsning, idet påhængskøretøjet derved vil skubbe til det trækkende køretøj. De færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser heraf forstærkes endvidere i vådt eller glat føre og vil formentlig for så vidt angår motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab være særligt udtalt i forbindelse med svingning. Der vil desuden være risiko for såkaldt dynamisk ustabilitet (svingninger i vogntoget) ved højere hastigheder.

Af færdselssikkerhedsmæssige grunde og med henblik på at minimere risikoen for uheld i forbindelse

med kørsel med motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab findes det nødvendigt, at den maksimalt tilladte hastighed ved sådan kørsel fastsættes til 70 km i timen. Det bemærkes i den forbindelse, at praktiske undersøgelser foretaget i Sverige har vist, at en hastighed på 70 km i timen med sådanne vogntog må anses for forsvarlig. Hastighedsgrænsen på 70 km i timen skal ifølge forslaget ikke gælde for kørsel med motorcykel med tilkoblet ikke-registreringspligtigt påhængsredskab. For sådan kørsel foreslås en størst tilladt hastighed på 30 km i timen.

Sondringen mellem registreringspligtige og ikke-registreringspligtige påhængsredskaber er i øvrigt i overensstemmelse med lovens nuværende systematik. Det forventes imidlertid ikke, at der i realiteten vil forekomme påhængsredskaber, der ikke skal registreres. Det bemærkes i den forbindelse, at kravet om registreringspligt indtræder, når påhængsredskabet efter sin konstruktion kan fremføres med større hastighed end 30 km i timen, jf. færdselslovens § 72, stk. 1 og § 1, stk. 1 i bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer mv. Hastighedsgrænsen for kørsel med ikke-registreringspligtige påhængsredskaber er som følge heraf samtidig fastsat til 30 km i timen.

Det bemærkes, at efter færdselslovens § 118, stk. 3, 1. pkt., skal der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Såfremt nærværende lovforslag vedtages, vil denne bestemmelse også gælde ved hastighedsovertrædelser ved kørsel med motorcykel tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab.

Det bemærkes endvidere, at der i lovforslag L 138 fremsat den 11. december 1997 i § 1, nr. 17, blandt andet er stillet forslag om, at der ved en overskridelse af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, jf. færdselslovens § 43, med mere end 40% begået af førere af de omhandlede køretøjer skal ske betinget frakendelse af førerretten.

Såfremt lovforslag L 138 og nærværende lovforslag vedtages, vil en overskridelse af den fastsatte hastighedsgrænse for vogntog bestående af motorcykel med påhængsvogn eller påhængsredskab med mere end 40% således medføre, at den pågældende motorcykelfører vil kunne frakendes førerretten betinget.

Til nr. 3

Ændringen af færdselslovens § 70, stk. 1, indeholder lovforslagets hovedbestemmelse, hvorefter det tillades at koble én påhængsvogn eller ét påhængsred-