

Lovforslag nr. L 4. Fremsat den 5. oktober 2000 af trafikministeren (Jakob Buksti)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

(Anvendelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr, betaling for fornyelse af visse kørekort samt for anvendelse af løse prøveskilte)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 80, stk. 1 og 2, affattes således:

»Såfremt en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Børn under 3 år skal i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år, kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.«.

2. § 80, stk. 4-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 4.* Føreren skal påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med stk. 1-3 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 5, nr. 1-3.

*Stk. 5.* Trafikministeren kan fastsætte regler om:

- 1) hvordan sikkerhedsudstyr til børn under 3 år skal anvendes,
- 2) at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr,
- 3) fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr ved særlige former for kørsel, og at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i stk. 4 nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.«.

3. I § 124 c, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) for fornyelse af kørekort til lastbil, lastbil med stort påhængskøretøj, bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der er fyldt 50 år, men ikke 70 år,«.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 4 og 5.

4. I § 124 p, 1. pkt., ændres »20 kr.« til: »100 kr.«.

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2001.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Ved forslaget ændres færdselslovens bestemmelse om selebrug, således at sikkerhedssele skal benyttes, såfremt siddepladsen i en bil, på en motorcykel eller på en knallert er forsynet hermed. Herved bliver der mulighed for ved kørsel på tohjulede motorcykler og knallerter, der lovligt er forsynet med sikkerhedssele, og som opfylder visse nærmere definerede sikkerhedskrav, at undlade brug af styrthjelm.

Endvidere indføres der - for at tydeliggøre, at også børn under 3 år skal benytte sikkerhedsudstyr - i selve loven bestemmelse om, at børn under 3 år skal anvende særligt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, idet det bemærkes, at en sådan bestemmelse i dag fremgår af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedssele m.v.

Herudover indføres der en bemyndigelse til ministeren til at fritage førere af busser for deres pligt til at påse børns brug af sikkerhedssele under kørslen samt at fastsætte bestemmelser om, hvilke foranstaltninger disse førere i stedet skal træffe. Det bemærkes, at der siden den 1. oktober 1999 har været krav om montering af sikkerhedssele i turist- og fjernrutebusser med færre end 20 % ståpladser, men at det i praksis er umuligt for føreren under kørslen at kontrollere, om sikkerhedssele benyttes. I forbindelse hermed gennemføres en sammenskrivning af de gældende regler om børns anvendelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr.

Der foreslås endvidere indført betaling i forbindelse med fornyelse af kørekort til tunge køretøjer efter indehaverens fyldte 50. år som følge af, at disse kørekort siden 1997 har skullet fornyes med hyppigere intervaller i forhold til kørekort udstedt tidligere, og at de første fornyelser efter denne skærpelse af gyldighedsperioden vil kunne indtræffe allerede i foråret 2002.

Endelig lægges der med forslaget op til en væsentlig forhøjelse af betalingsbeløbet for anvendelse af

løse prøveskilte for at dæmme op for et formodet udbredt misbrug heraf.

#### 2. Anvendelse af sikkerhedssele

Efter den gældende affattelse af færdselslovens § 80, stk. 1, er der krav om, at i det omfang en siddeplads i en bil, *trehjulet motorcykel eller trehjulet knallert* er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen. Ved trehjulede motorcykler og knallerter forstås eksempelvis »ellerter«, kabinescootere og lignende mindre køretøjer.

Det er således ikke forudsat, at der ved kørsel på tohjulede motorcykler eller tilsvarende knallerter kan anvendes sikkerhedssele, idet føreren skal anvende fastspændt styrthjelm, jf. færdselslovens § 81, stk. 1.

Færdselslovens § 81, stk. 2, indeholder imidlertid en generel undtagelse fra pligten til at anvende styrthjelm, såfremt der er pligt til at anvende sikkerhedssele. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med bestemmelsen om pligtmæssig anvendelse af sikkerhedssele i færdselslovens § 80, stk. 1. Undtagelsen for styrthjelmpligten omfatter derfor efter de gældende regler alene *de trehjulede motorcykler og trehjulede knallerter*, der er forsynet med sikkerhedssele.

BMW-fabrikkerne har imidlertid nu lanceret et nyt tohjulet motorcykelkoncept, som er opbygget med en særlig beskyttelsesramme - eller styrtøjle - over føreren. På den ny motorcykeltype er der endvidere mulighed for, at føreren kan fastspændes med sikkerhedssele. Den ny motorcykeltype muliggør kørsel på en tohjulet motorcykel uden brug af styrthjelm, forudsat at der i stedet anvendes en sikkerhedssele, som er en del af motorcyklens standardudstyr.

På baggrund af forsøg udført i Tyskland er den tyske lovgivning blevet ændret, således at der kan dispenseres fra pligten til at anvende styrthjelm ved kørsel på tohjulede motorcykler, der har bestået syv nærmere definerede kollisionprøver.

Den nugældende danske lovgivning om sikkerhedsudstyr ved kørsel på motorcykel tager ikke højde for denne ny motorcykeltype.

Trafikministeriet har fra BMW-fabrikkerne modtaget og gennemgået uddybende materiale om de færdselssikkerhedsmæssige data vedrørende den ny type tohjulet motorcykel.

Trafikministeriet finder på baggrund af gennemgangen af disse færdselssikkerhedsmæssige data, at det modtagne materiale udgør et forsvarligt grundlag for en regelændring med henblik på, at der også ved kørsel med tohjulede motorcykler og knallerter, der er forsynet med sikkerhedssele, bliver pligt til at benytte sikkerhedsselen. Trafikministeriet foreslår derfor af hensyn til den køretøjstekniske udvikling og for at tilgodese de mulige brugere af den ny tohjulede motorcykeltype, at der i Danmark gennemføres regler for anvendelse af sikkerhedsudstyr svarende til de i Tyskland fastsatte.

Det understreges i den forbindelse, at Trafikministeriet ikke alene anser kørsel på den ny motorcykeltype med sikkerhedssele, men uden brug af styrthjelm for at være mere sikker end kørsel på den ny motorcykeltype ved samtidig anvendelse af styrthjelm og motorcyklens sikkerhedssele, men også mere sikker end kørsel med styrthjelm på en konventionelt opbygget motorcykel. Baggrunden herfor er dels, at afprøvninger har vist, at den omtalte beskyttelsesramme i kombination med sikkerhedsselen modvirker, at føreren rammer jorden, hvis motorcyklen vælter, dels at styrthjelmens egenvægt må antages at kunne medføre store påvirkninger af hals- og nakkemuskulaturen ved påkørsler ved samtidig anvendelse af styrthjelm og motorcyklens sikkerhedssele.

Der henvises til forslaget § 1, nr. 1 (den foreslåede nye affattelse af § 80, stk. 1).

### 3. Mindre børns anvendelse af sikkerhedsudstyr

Siden den 1. januar 1993 har det været obligatorisk, at børn i aldersgruppen 0-3 år anvender sikkerhedsudstyr under kørsel i bil. Kravet følger af Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons (EF-Tidende nr. 1991, L 373, s 26-28).

Efter Trafikministeriets opfattelse bør gældende ret tydeliggøres. Efter forslaget overflyttes pligten derfor fra Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. til selve lovtæksten.

Der henvises til forslaget § 1, nr. 1 (den foreslåede nye affattelse af § 80, stk. 2).

### 4. Buschaufførers pligt vedrørende børns anvendelse af sikkerhedsudstyr

Det foreslås, at buschaufførers pligt til at påse børns brug af sikkerhedssele under kørslen afløses af en oplysningspligt.

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 1, har en person, som anvender en siddeplads i en bil (herunder også en bus) pligt til at anvende sikkerhedssele under kørsel, hvis bilen er forsynet hermed. I henhold til § 80, stk. 6, har føreren endvidere pligt til at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr – herunder sikkerhedssele – i overensstemmelse med bestemmelsens øvrige regler herom.

Det er således førerens ansvar, at børn under 15 år anvender sikkerhedssele under kørsel, og føreren vil i henhold til færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, kunne straffes med bøde, hvis den pågældende ikke sikrer sig, at dette er tilfældet. Ansvar for baggrund i straffelovens § 15, hvorefter børn under 15 år ikke kan pålægges straf for ulovlige handlinger.

Før den 1. oktober 1999 har der ikke været krav om montering af sikkerhedsseler ved siddepladser i busser.

På baggrund af Kommissionens direktiv 96/36/EF af 17. juni 1996 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 77/541/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesordninger i motorkøretøjer (EF-Tidende nr. 1996, L 178, s 15-30) er der fra den 1. oktober 1999 i reglerne om detailforskrifter for køretøjer indført krav om sikkerhedsseler ved alle siddepladser i busser med mindre end 20% ståpladser. De nye regler omfatter turistbusser og fjernrutebusser, men ikke bybusser.

I forbindelse med ændringen af bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjer har der været ført drøftelser med Amtsrådsforeningen, Danske Busvognmænd, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Kommunernes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark om kravet om sikkerhedsseler i de nævnte busser. Disse høringsparter har i den forbindelse gjort opmærksom på, at det i de busser, hvor der nu skal være monteret sikkerhedsseler ved siddepladserne, i praksis ikke vil være muligt for føreren under kørsel at opfylde den gældende pligt til at påse, at alle passagerer under 15 år anvender sikkerhedssele. Dette gælder helt åbenbart for passagerer i dobbeltdækkerbusser, men også for en stor del af passagererne i andre busser, herunder navnlig ledbusser. Det må i den forbindelse understreges, at føreren ikke vil kunne overholde sin tilsynspligt ved at kontrollere

## F. t. l. vedr. færdselsloven

passagerernes brug af sikkerhedssele, inden kørslen påbegyndes, idet pligten til at benytte sikkerhedssele kun gælder under selve kørslen.

De nævnte høringssparter har tilsluttet sig en ophævelse af tilsynspligten for chauffører, idet der i den forbindelse blandt andet er blevet lagt vægt på, at chaufføren bør blive siddende på førersædet og koncentrere sig om kørslen.

Trafikministeriet har nærmere overvejet den rejste problemstilling. Der er ingen tvivl om, at det må erkendes, at det i praksis er umuligt for føreren under kørslen at kontrollere, at børn under 15 år benytter sikkerhedssele. Samtidig taler hensynet til færdselssikkerheden dog for, at børn under 15 år benytter sikkerhedssele. Trafikministeriet finder det på den baggrund hensigtsmæssigt, at trafikministeren bemyndiges til helt eller delvis at fritage føreren af en bus for denne tilsynspligt og samtidig bemyndiges til at fastsætte regler om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe for at sikre sig, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedssele.

Det er Trafikministeriets hensigt at udnytte en sådan bemyndigelse således, at chaufføren pålægges en oplysningspligt i relation til børns anvendelse af sikkerhedssele.

Regler om en oplysningspligt for buschaufførerne vil kunne gennemføres på forskellig vis. Dette vil for eksempel kunne ske ved hjælp af piktogrammer placeret bag hver sæderyg eller lysende skilte (som »STOP«-skilte, og »Fasten seat belts«-skilte), som eventuelt blinker, når bussens døre lukker, og derefter er tændt under kørslen. Oplysningspligten kunne også bestå af en mundtlig orientering fra chaufføren om pligten til at anvende sikkerhedssele.

Oplysningspligten for førere af busser vil endvidere kunne kombineres med og understøttes af det arbejde, som allerede eksisterer i forbindelse med undervisning af børn i trafikikkerhed. Som led i undervisningen og i tilknytning til den generelle information om anvendelse af sikkerhedssele kunne det præciseres overfor børnene, at de også skal bruge sikkerhedssele i skolebusser og lignende, og hvilke sikkerhedsmæssige aspekter der ligger til grund herfor.

Der henvises til forslagens § 1, nr. 2.

### 5. Betaling for fornyelse af visse kørekortkategorier

Der foreslås indført hjemmel til opkrævning af betaling og fastsættelse af betalingsbeløbet i forbindelse med et nyt krav om fornyelse af kørekort til de tunge køretøjer ved indehaverens fyldte 50. år.

Efter færdselsloven § 59 er kørekort til lastbil, lastbil med stort påhængskøretøj, bus og bus med stort på-

hængskøretøj (henholdsvis kategori C, D, C/E og D/E) hidtil blevet udstedt med gyldighed til indehaverens fyldte 70. år. For kørekort til motorkøretøj, der benyttes til buskørsel, godstransport, transport af farligt gods eller til kørsel med personer eller gods i international trafik, kan der administrativt fastsættes kortere gyldighedstid.

Hidtil har der således ikke været krav om, at kørekortene til de ovennævnte køretøjer skulle udskiftes før indehaverens fyldte 70. år.

Med baggrund i Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (EF-Tidende nr. 1991, L 237, s 1-24), der foreskriver, at der jævnligt skal foretages lægeundersøgelse af indehaverne af kørekort til de nævnte tunge motorkøretøjer, er der fastsat kortere gyldighedstid for disse kørekortkategorier.

Der er således for kørekort, som er udstedt den 14. april 1997 eller senere, i kørekortbekendtgørelsen indført skærpede regler, hvorefter disse kørekort udstedes med gyldighed til indehaverens fyldte 50. år. Herefter skal kørekort til de nævnte kategorier fornyes, og kørekortet udstedes da med en gyldighedstid på 5 år indtil indehaverens fyldte 70. år. Er den pågældende på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, men ikke 50 år, udstedes kørekortet til de nævnte kategorier med gyldighed i 5 år.

Det kan ikke udelukkes, at der allerede fra den 14. april 2002 vil være kørekortindehavere, der er omfattet af ovennævnte gyldighedsregler, og som derfor skal have fornyet deres kørekort til en eller flere af de omhandlede kategorier. En 45-årig, der har erhvervet et kørekort til lastbil (kategori C) den 20. april 1997, vil således senest den 20. april 2002 skulle have fornyet dette kørekort. Derimod vil en 19-årig, der den samme dato har erhvervet kørekort til lastbil, skulle forny dette kørekort ved sit fyldte 50. år, det vil sige senest den 20. april 2028.

Der er på nuværende tidspunkt imidlertid ikke hjemmel til at opkræve betaling for fornyelse af de pågældende kørekort, som inden skærpelsen af gyldighedsperioden normalt blev udstedt indtil indehaverens fyldte 70. år.

Trafikministeriet er af den opfattelse, at der bør tilvejebringes en sådan hjemmel, fordi der bør være lighed mellem denne gruppe af kørekortindehavere og andre erhvervsførere, eksempelvis turistbuschauffører. Det foreslås derfor, at der for udstedelse af de ovennævnte kørekort opkræves samme betaling som for andre erhvervs-kørekort, det vil sige for tiden 240 kr.

Det bemærkes i den forbindelse, at kørekort med kørelærergodkendelse og kørekort til erhvervmæssig

personbefordring i dag skal fornyes hvert 5. år. Først ved fornyelse af kørekort til ansøgere, der er fyldt 70 år, nedsættes betalingen ud fra sociale hensyn generelt til 30 kr.

Der henvises til forslaget § 1, nr. 3.

#### 6. Forhøjelse af betalingen for anvendelse af løse prøveskilte

Ved forslaget forhøjes betalingen for at benytte løse prøveskilte fra 20 kr. til 100 kr.

Løse prøveskilte er nummerplader, der hovedsageligt anvendes på ikke-registrerede køretøjer, og som giver lejeren/køberen af prøveskiltene ret til at anvende dem til kørsel i forbindelse med køretøjets afprøvning, afhentning, demonstration og lignende. Løse prøveskilte udleveres på motorkontorerne, og i forbindelse med udleveringen udstedes en tidsbegrænset, skriftlig tilladelse med oplysninger om formålet med udleveringen og vilkårene for benyttelsen. Ansvarsforsikring for de løse prøveskilte tegnes af motorkontorerne.

Der findes i dag to typer prøveskilte – et af emalje, hvor der i forbindelse med benyttelse heraf opkræves et depositum, der tilbagebetales, når pladen tilbageleveres – og et af folie, der kasseres efter brug, og som der derfor ikke betales depositum for.

I 1997 blev en ordning med løse prøveskilte af folie etableret af Rigspolitiet som et forsøg på en række udvalgte motorkontorer landet over. Forsøget har ifølge Rigspolitiet været en succes dels for borgerne, der ikke behøver at betale depositum eller at aflevere de løse prøveskilte efter brug, dels for motorkontorerne, hvor det i betydelig grad har lettet administrationen.

Forsøgsordningen har ifølge Rigspolitiet givet sig udslag i en markant stigning i anmodningerne om udlevering af løse prøveskilte på de udvalgte motorkontorer. Rigspolitiet finder det overvejende sandsynligt, at den markante stigning i anvendelsen af løse prøveskilte fra disse motorkontorer reelt er et udtryk for et øget misbrug af ordningen.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at de (ganske små) omkostninger, der er forbundet med benyttelse af de løse prøveskilte, er et væsentlig element i en række borgernes vurdering af, om et køretøj i stedet for at gennemgå registrering samt et eventuelt forudgående syn skal forsynes med løse prøveskilte.

Et syn ville kunne afgøre, hvorvidt køretøjet fortsat er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, men også om det lever op til de gældende miljømæssige krav. Samtidig indebærer en undladelse af at lade køretøjet registrere til fordel for en fortsat anvendelse af dette

på løse prøveskilte, at der ikke erlægges registrerings- og vægtafgift.

Uanset det formodede misbrug er der efter Rigspolitiets vurdering grundlag for en videreførelse af ordningen med løse prøveskilte af folie, da det i høj grad letter politiets administration.

Efter færdselslovens § 124 p er prisen for benyttelse af løse prøveskilte i dag fastsat til 20 kr. pr. døgn. Beløbet reguleres én gang årligt i medfør af færdselslovens § 124 r, men på grund af afrundingsreglerne og det lave beløb har prisen ligget på samme niveau i en årrække.

På den baggrund er det Trafikministeriets vurdering, at de provenu- og mulige færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, som er forbundet med et omfattende misbrug af prøveskilte, fører til, at der bør tages skridt til at imødegå misbruget.

En imødegåelse af misbruget af prøveskilte kan mest effektivt ske ved at bringe betalingen for anvendelsen af løse prøveskilte op på et niveau, der står i et mere naturligt forhold til de omkostninger, der er forbundet med syn, registrering og afgiftsbetaling.

Det foreslås derfor, at der i loven indføres bestemmelse om, at prisen for benyttelse af løse prøveskilte fastsættes til 100 kr. pr. døgn.

Der henvises til forslaget § 1, nr. 4.

#### 7. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner

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

Med hensyn til den del af forslaget, som vedrører betaling for fornyelse af kørekort (forslagets § 1, nr. 3), skal betalingen, som tilfældet er i dag ved fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse og fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, bidrage til at dække politiets administrative og faktiske omkostninger i forbindelse med fornyelsen af de pågældende kørekort. Da den foreslåede betaling alene vedrører kørekort udstedt efter den 14. april 1997, og da disse først vil skulle fornyes i større omfang om 15 til 20 år, vil der ikke i budgetperioden blive tale om merindtægter af nogen betydning.

Med hensyn til den del af forslaget, som vedrører forhøjelse af betaling for anvendelse af løse prøveskilte (forslagets § 1, nr. 4), kan det oplyses, at der ikke på landsplan udarbejdes opgørelser over antallet af udleverede prøveskilte eller antallet af gyldighedsdage.

Derimod udarbejder politiet opgørelser over indtægterne i forbindelse med udlevering af løse prøveskilte. I 1999 udgjorde indtægterne ved udlevering af

løse prøveskilte ca. 17,2 mio. kr. I 1998 var indtægten ca. 14,8 mio. kr. og i 1996 – der var året, inden forsøgsordningen med løse prøveskilte af folie blev etableret – udgjorde indtægterne ca. 11,6 mio. kr. Indtægterne fra salg af prøveskilte bogføres på statens indtægtsbudget under politiets hovedkonto 11.23.02.

Forhøjelsen må derfor ved uændret forbrug af løse prøveskilte skønnes at medføre en årlig merindtægt hos politiet på 70 mio. kr. Rigspolitiet skønner imidlertid, at en forhøjelse af prisen fra 20 kr. til 100 kr. pr. døgn vil medføre en nedgang i forbruget af løse prøveskilte, i hvert fald for så vidt angår de motorkontorer, som har været omfattet af forsøgsordningen med prøveskilte af folie.

Hvis det lægges til grund, at forbruget af prøveskilte vil falde til et niveau, der svarer til niveauet før etableringen af forsøgsordningen, vil merindtægten ved den foreslåede prisforhøjelse udgøre i størrelsesordenen 45 mio. kr. årligt.

Det er imidlertid Rigspolitiets forventning, at den foreslåede forhøjelse af prisen, som har til hensigt at bremse op for misbruget, vil påvirke forbruget af løse prøveskilte yderligere, således at merprovenuet bliver væsentligt mindre end anført, men et egentligt skøn herover er behæftet med ganske betydelig usikkerhed.

Det bemærkes i den forbindelse, at der i prisen for anvendelse af løse prøveskilte ud over politiets administrative og faktiske omkostninger også indgår udgiften til ansvarsforsikring samt omkostninger til folie, som i modsætning til prøveskilte af metal er en udgift, der afholdes i forbindelse med hver enkelt udlevering af prøveskilte.

Forslaget skønnes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner.

#### 8. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Den del af forslaget, der vedrører buschaufførers pligt vedrørende børns anvendelse af sikkerhedsudstyr (forslagets § 1, nr. 2), har begrænsede administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget pålægger som nævnt buschauffører en oplysningspligt inden kørslen over for passagerer, der ikke er fyldt 15 år, om den tvungne brug af sikkerhedssele, men denne pligt træder i stedet for buschaufførers pligt til at påse, at disse passagerer anvender sik-

kerhedssele under kørslen. Afhængig af udformningen af de krav, der vil blive stillet i forbindelse med opfyldelse af denne oplysningspligt, kan der blive tale om mindre udgifter for busselskaberne i forhold til det nugældende krav om kontrol under kørslen.

Den del af forslaget, som vedrører betaling for fornyelse af kørekort (forslagets § 1, nr. 3), skønnes som følge af den direkte betaling for fornyelsen at have minimale økonomiske konsekvenser for borgerne og erhvervslivet, idet der herefter vil skulle fornyes kørekort til de omhandlede køretøjskategorier ved det fyldte 50. år og herefter hvert 5. år i modsætning til i dag, hvor de pågældende kørekort udstedes til det fyldte 70. år.

Der vil være visse mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med den del af forslaget, som vedrører forhøjelse af betaling for anvendelse af løse prøveskilte (forslagets § 1, nr. 4). Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at de fleste bilforhandlere anvender faste prøveskilte, som ikke vil være omfattet af en forhøjelse af prisen for løse prøveskilte. Forslaget vil derfor primært få økonomisk betydning for andre virksomheder og for private. Ingen virksomheder skønnes at blive berørt i nævneværdigt omfang.

Forslaget skønnes herudover ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 9. Forslagets miljømæssige konsekvenser

For så vidt angår den del af forslaget, der vedrører forhøjelse af betaling for anvendelse af løse prøveskilte (forslagets § 1, nr. 4), kan det ikke afvises, at forslaget vil medføre en nedgang i antallet af ældre køretøjer på vejene og dermed en marginal miljømæssig gevinst, idet der forventes en kraftig reduktion i forbruget af løse prøveskilte.

Den øvrige del af lovforslaget medfører ikke miljømæssige konsekvenser.

#### 10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### 11. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget er forud for fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforslaget.

## 12. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Forhøjelse af betaling for anvendelse af løse prøveskilte (forslagets § 1, nr. 4), skønnes umiddelbart at ville medføre en indtægtsforøgelse hos politiet i størrelsesordenen 45 mio. kr. Skønnet er behæftet med betydelig usikkerhed.	Nej.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Forslagene om betaling ved fornyelse af kørekort til de tunge køretøjer efter det fyldte 50. år og om forhøjet betaling for løse prøveskilte vil have marginale konsekvenser.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Forslaget om prøveskilte forventes at medføre en marginal miljøforbedring.	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Til nr. 1

## Ad § 80, stk. 1.

Ved den foreslåede ændring af § 80, stk. 1, indføres der pligt til at benytte sikkerhedssele, såfremt en bil, en motorcykel eller en knallert er forsynet hermed.

Om baggrunden for forslaget henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.

Ved den foreslåede bestemmelse udvides selepligten efter § 80, stk. 1, til også at omfatte tohjulede motorcykler og knallerter. Såfremt en motorcykel eller knallert lovligt er forsynet med sikkerhedssele, vil der derfor efter den nye bestemmelse være pligt til at anvende sikkerhedssele. Ændringen vil implicit medføre en fritagelse fra pligten til at benytte styrthjelm, jf. lovens § 81, stk. 2.

Med den i forslaget valgte, brede formulering af § 80, stk. 1, er det hensigten ikke at lægge hindringer i vejen for den tekniske udvikling, idet det alene bør

kræves, at konstruktionen af det pågældende køretøj kan opfylde en række sikkerhedskrav.

I tilknytning til lovændringen vil der blive udstedt et regelsæt, som sikrer opfyldelse af de krav, der også er gældende i Tyskland. Samtidig vil der i dette regelsæt indgå et forbud mod at montere sikkerhedsseler på tohjulede, konventionelle motorcykler, som ikke opfylder de nævnte skærpede sikkerhedskrav, for derved at undgå omgåelse af færdselslovens bestemmelser om anvendelse af styrthjelm.

## Ad § 80, stk. 2.

Det foreslås ved en ændret affattelse af § 80, stk. 2, at forenkle og tydeliggøre reglerne for børns anvendelse af sikkerhedsseler og andet særligt sikkerhedsudstyr.

Af den gældende § 80, stk. 2, fremgår, at pligten til at anvende sikkerhedssele ikke gælder for børn under 3 år, og at børn fra 3 til 7 år i stedet for sikkerhedssele kan anvende barnestol, ligesom der i kombination med sikkerhedssele kan anvendes selepude.

Efter den gældende bestemmelses stk. 5 er trafikministeren bemyndiget til at fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr for børn under 3 år.

Denne bemyndigelse er i dag udnyttet i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedssele m.v., hvoraf det fremgår, at børn under 3 år skal benytte sikkerhedsudstyr.

Forslaget er således alene af redaktionel karakter, idet der ikke er tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til den gældende retstilstand på dette område.

Forslaget til ændret affattelse af § 80, stk. 2, hvorved bestemmelsen om mindre børns obligatoriske anvendelse af sikkerhedsudstyr føres fra en bekendtgørelse og direkte ind i loven, skal derfor ses som et initiativ til at forenkle reglerne om børns anvendelse af sikkerhedsudstyr ved at samle dem i én og samme bestemmelse i loven.

#### Til nr. 2

De foreslåede stk. 4 og 5 afløser de hidtidige stk. 4-6.

Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler, hvorefter buschaufførens pligt til at påse børns anvendelse af sikkerhedssele under kørslen afløses af en oplysningspligt. Om baggrunden for dette forslag henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 4.

Samtidig foreslås ved en ændret affattelse af de nævnte bestemmelser at forenkle og dermed tydeliggøre *bemyndigelsesreglerne i § 80*. Forslaget herom skal – bortset fra de ændringer, der er en konsekvens af de foreslåede ændringer vedrørende børns anvendelse af sikkerhedsudstyr – alene ses som udtryk for en sammenskrivning af de eksisterende regler, idet der ikke er tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til den gældende retstilstand på dette område.

#### Til nr. 3

Ved forslaget skabes hjemmel til at opkræve betaling for fornyelse af kørekort til tunge køretøjer, som er udstedt efter den 14. april 1997.

Om baggrunden for forslaget henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 5.

Betalingsbeløbet foreslås fastsat til 220 kr., som det er tilfældet ved den normale fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse og fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring hvert 5. år, idet det administrative arbejde i forbindelse med fornyelsen er det samme som i disse tilfælde, og idet det findes rimeligt, at der betales samme beløb som for fornyelsen af disse kørekort, som også anvendes i erhvervsmæssigt øjemed.

Det bemærkes i den forbindelse, at beløbet vil være omfattet af reguleringsbestemmelsen i færdselslovens § 124 r, og at det således vil blive reguleret en gang årligt den 1. januar med 2% tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det regulerede beløb udgør p.t. 240 kr. gældende for perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2000.

I henhold til lovens § 124 c, stk. 3, betales 30 kr. for fornyelse af kørekort for ansøgere, der er fyldt 70 år. Dette lavere betalingsbeløb har baggrund i de særlige hensyn, der tages til pensionister. Bestemmelsen i stk. 3 er generel og omfatter fornyelse af alle typer kørekort, og den vil således også omfatte de af forslaget omfattede kørekortindehavere.

Endelig vil bestemmelsen i lovens § 124 c, stk. 4, hvorefter fornyelse af kørekort, der er tidsbegrænset som følge af helbredsmæssige forhold, sker uden betaling for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år, også finde anvendelse i de omhandlede tilfælde. Dette indebærer i praksis, at et kørekort til en af de omhandlede kategorier, der som følge af indehaverens helbredsmæssige forhold har en tidsbegrænsning, der er kortere end de generelle 5 år, som gælder efter indehaverens fyldte 50. år, vil kunne fornyes, uden at indehaveren skal betale for fornyelsen.

#### Til nr. 4

Ved forslaget forhøjes betalingen for at benytte løse prøveskilte fra 20 kr. til 100 kr.

Om baggrunden for forslaget henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 6.

I tilknytning til den foreslåede forhøjelse af betalingen vil der administrativt blive iværksat andre tiltag for at imødegå misbrug, herunder en begrænsning i adgangen til at anvende prøveskilte, begrænsning af perioden, tydeligere angivelse af gyldighedsperiode på prøveskilte af folie m.m. Disse tiltag kan iværksættes ved ændring af bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer mv., som blandt andet indeholder reglerne om benyttelse af prøveskilte.

#### Til § 2

Bestemmelsen fastlægger lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2001.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 80, stk. 1 og 2, affattes således:

§ 80. Såfremt en siddeplads i bil, trehjulet motorcykel eller trehjulet knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen.

Stk. 2. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke for børn under 3 år. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år, kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Stk. 3. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

»Såfremt en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Børn under 3 år skal i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år, kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.«.

2. § 80, stk. 4-6, ophæves, og i stedet indsættes:

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler, hvorefter visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler, der fritager for pligten til at anvende sikkerhedssele ved særlige former for kørsel.

Stk. 5. Trafikministeren kan fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr for børn under 3 år.

Stk. 6. Føreren skal påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med stk. 1-5.

»Stk. 4. Føreren skal påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med stk. 1-3 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 5, nr. 1-3.

Stk. 5. Trafikministeren kan fastsætte regler om:

- 1) hvordan sikkerhedsudstyr til børn under 3 år skal anvendes,
- 2) at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr,
- 3) fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr ved særlige former for kørsel, og
- 4) at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i stk. 4 nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.«.

*Gældende formulering*

§ 124 c. I følgende tilfælde betales 220 kr.:

- 1) for ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort,
- 2) for udstedelse af duplikatkørekort,
- 3) for fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse og
- 4) for fornyelse af kørekort til erhvervmæssig personbefordring, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. ---

§ 124 p. For benyttelse af løse prøveskilte betales 20 kr. pr. døgn for et sæt prøveskilte eller et prøveskilt til motorcykel. For overskydende tid ud over 1 time betales som for 1 døgn.

*Lovforslaget*

3. I § 124 c, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

- »3) for fornyelse af kørekort til lastbil, lastbil med stort påhængskøretøj, bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der er fyldt 50 år, men ikke 70 år,«.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 4 og 5.

4. I § 124 p, 1. pkt., ændres »20 kr.« til: »100 kr.«.

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. januar 2001.

**Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om udtalelse i anledning af lovforslaget.**

Amtsrådsforeningen i Danmark	Chaufførernes Fagforening
Kommunernes Landsforening	Hovedstadsområdets Trafikskab
Københavns Kommune	De Danske Bilimportører
Frederiksberg Kommune	Dansk Camping Union
Dansk Transport og Logistik	Dansk Cyklistforbund
Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service	Dansk Kørelære-Union
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik	Dansk Køreskole forening
Danske Biludlejere	Danske Kørelæreres Landsforbund
FDM	Danske Busvognmænd
Dansk Arbejdsgiverforening	Dansk Bil-forhandler Union
Dansk Handel og Service	Erhvervenes Transportudvalg
Dansk Industri	Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser
Dansk Speditørforening	Nævnet for Etnisk Ligestilling
Danske Sælgere	Danske Motorcyklisters Råd
Dansk Automobilforhandler Forening	MC-Touring Club Danmark
Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark	Motorcykel Handler Foreningen
SiD	Motorcykelbranchens Landsforbund
NOAH-Trafik	Motorcykelimportørforeningen
	Danmarks Knallert Udvalg

Til lovforslag nr. L 4. Skriftlig fremsættelse (5. oktober 2000)

### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Anvendelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr, betaling for fornyelse af visse kørekort samt for anvendelse af løse prøveskilte).*

(Lovforslag nr. L 4).

Ved forslaget foreslås færdselslovens bestemmelse om selebrug ændret. Såfremt siddepladsen på en tohjulet motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, så skal denne benyttes. Herved bliver der mulighed for ved kørsel på tohjulede motorcykler og knallerter, der lovligt er forsynet med sikkerhedssele, og som opfylder visse nærmere definerede sikkerhedskrav, at undlade brug af styrhjelm.

Endvidere indføres der - for at tydeliggøre, at også børn under 3 år skal benytte sikkerhedsudstyr - i selve loven bestemmelse om, at børn under 3 år skal anvende særligt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, idet det bemærkes, at en sådan bestemmelse i dag fremgår af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v.

Der er således alene tale om en præcisering af allerede gældende bestemmelser.

Herudover indføres der en bemyndigelse til ministeren til at fritage førere af busser fra deres pligt til at påse børns brug af sikkerhedssele under kørslen, samt at fastsætte bestemmelser om, hvilke foranstaltninger disse førere i stedet skal træffe. Det bemærkes, at der siden den 1. oktober 1999 har været krav om montering af sikkerhedsseler i turist- og fjernrutebusser med færre end 20 % ståpladser, men at det i praksis er umuligt for føreren under kørslen at kontrollere, om sikkerhedsselen benyttes.

Der foreslås endvidere indført betaling i forbindelse med fornyelse af kørekort til tunge køretøjer efter indehaverens fyldte 50. år som følge af, at disse kørekort siden 1997 har skullet fornyes med hyppigere intervaller i forhold til tidligere, og at de første fornyelser efter denne skærpelse af gyldighedsperioden vil kunne indtræffe allerede i foråret 2002.

Endelig lægges der med forslaget op til en væsentlig forhøjelse af betalingsbeløbet for anvendelse af løse prøveskilte for at formindske/hindre det formodet udbredt misbrug heraf.