



Fremsat den 23. november 2011 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forbud mod visse konstruktive ændringer, tilladelse til påhængsvogn til stor knallert og venstregående sidevogn til veteranmotorcykel)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1320 af 28. november 2010, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 479 af 23. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 68 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod at udføre konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

2. I § 70, stk. 1, indsættes efter 2. pkt.:

»Til stor knallert må kobles én påhængsvogn.«

3. I § 70, stk. 1, 5. pkt., som bliver 6. pkt., ændres »knallert« til: »lille knallert«.

4. I § 70, stk. 2, indsættes efter 1. pkt.:

»Til motorcykel, der er registreret første gang før den 1. juli 1955, må dog kobles sidevogn, der er anbragt til venstre for motorcyklen.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2012.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål
2. Lovforslagets indhold
3. Forbud mod visse konstruktive ændringer af køretøjer
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Transportministeriets overvejelser
4. Tilkobling af påhængsvogn til stor knallert
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Transportministeriets overvejelser
5. Sidevogn anbragt til venstre for veteranmotorcykel
 - 5.1. Gældende ret og baggrund
 - 5.2. Transportministeriets overvejelser
6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
7. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne
9. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser
10. Forholdet til EU-retten
11. Høring
12. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at give transportministeren en bemyndigelse til at kunne forbyde visse konstruktive ændringer på køretøjer, at tillade at der til stor knallert må kobles én påhængsvogn, og at der til motorcykel, registreret første gang før den 1. juli 1955, igen gives mulighed for at tilkoble sidevogn på venstre side af motorcyklen.

2. Lovforslagets indhold

Det foreslås for det første, at transportministeren bemyndiges til at kunne forbyde udførelse af sådanne konstruktive ændringer af køretøjer, der medfører, at køretøjet bliver ulovligt. Forslagets bestemmelser har til hensigt at øge trafikikkerheden. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningernes punkt 3 nedenfor.

Det foreslås endvidere, at det tillades at tilkoble én påhængsvogn til stor knallert. Lovforslaget skal ses som en opfølgning på den tidligere indførte sondring mellem stor og lille knallert. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningernes punkt 4 nedenfor.

Endelig indeholder lovforslaget en lovliggørelse af veteranmotorcykler med venstregående sidevogn. Det gældende forbud mod at anbringe sidevogn til venstre for motorcyklen, som også gælder for veteranmotorcykler, skyldes en utilsigtet, manglende videreførelse af bestemmelsen herom i færdselsloven siden 1976. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 4, og bemærkningernes punkt 5 nedenfor.

3. Forbud mod visse konstruktive ændringer af køretøjer

3.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør m.v., som fastsat i medfør af stk. 1.

Færdselslovens § 68, stk. 2, indeholder således ikke hjemmel til at kunne forbyde udførelsen af konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1.

3.2. Transportministeriets overvejelser

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 68, indeholder ikke hjemmel til at forbyde udførelse af konstruktive ændringer, for eksempel at udføre tuning af knallerter, chiptuning af biler, ændring af hastighedsbegrænsere på lastbiler, eller at et værksted fjerner katalysator eller partikelfilter fra udstødningssystemet.

Det foreslås på den baggrund at ændre færdselslovens § 68 ved at tilføje et nyt stk. 3, hvorved transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte bestemmelser om forbud mod at udføre konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder bestemmelser, fastsat i medfør af stk. 1.

Ved at bemyndige transportministeren til at kunne fastsætte bestemmelser om forbud mod at udføre konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder de gældende forskrifter, skabes der samtidig hjemmel til at kunne udstede regler om at idømme den, der udfører den ulovlige konstruktive ændring, straf i form af bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 8. Lovforslaget medfører således mulighed for, at alle led i processen i forbindelse med ulovlige konstruktive ændringer kan kriminaliseres. Det betyder, at både ejer, bruger, sælger, markedsfører og den, der udfører konstruktive ændringer, har ansvaret for, at ændringen lever op til de gældende krav om indretning og udstyr. Det er i øvrigt forventningen, at selve tilstedeværelsen af en bemyndigelse til at fastsætte regler om forbud mod at udføre ændringer på et køretøj, hvorved det bliver ulovligt, vil have en præventiv funktion.

Forslaget om forbuddet mod at udføre konstruktive ændringer er bebudet i bemærkningerne til lov nr. 479 af 23. maj 2011 om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.), jf. pkt. 1.1. i lovforslagets bemærkninger.

4. Tilkobling af påhængsvogn til stor knallert

4.1. Gældende ret

Det fremgår af færdselslovens § 70, stk. 1, hvilke påhængskøretøjer og hvor mange af disse, der må kobles til blandt andet bil, motorcykel, traktor og cykel. Det fremgår endvidere af stk. 1, sidste punktum, at der ikke må kobles påhængskøretøj til knallert.

Baggrunden for forbuddet mod påhængskøretøj til knallert har dels været, at knallerter skulle køre på cykelstien og dermed ville udgøre en fare for cyklister, hvis en knallert med påhængskøretøj skulle overhale, og dels, at knallerter bremser ikke kunne anses for dimensionerede til også at skulle bremse den ekstra vægt fra et uafbremset påhængskøretøj.

Ved en færdselslovsændring i 1994 (lov nr. 98 af 9. februar 1994) blev knallert på grund af nye EU-regler opdelt i to kategorier: Den nye, hurtigere kørende EU-knallert blev kaldt »registreringspligtig knallert«, fordi den skulle registreres og have nummerplade. Den hidtidige knallert blev kaldt »ikke registreringspligtig knallert«, fordi den dengang ikke skulle registreres og have nummerplade. Senere (ved lov nr. 557 af 24. juni 2005) er betegnelserne blevet ændret til »stor knallert« og »lille knallert«, eftersom alle nye knallerter skal registreres og have nummerplade.

For lille knallert gælder, at tophastigheden er højst 30 km/t, og at føreren af lille knallert i færdslen skal følge reglerne for cykler. Det vil blandt andet sige, at lille knallert skal køre på cykelstien.

For stor knallert gælder, at tophastigheden er højst 45 km/t, og at føreren af stor knallert skal følge reglerne for motorcykler. Det vil blandt andet sige, at stor knallert skal køre på

kørebanen og derfor ikke må køre på cykelstien, og at føreren skal have kørekort til motorcykel eller bil.

Indtil 1998 var der forbud mod påhængsvogne koblet til motorcykler, men med vedtagelsen af lov nr. 292 af 18. maj 1998 om ændring af færdselsloven (Motorcykel med tilkøbt påhængsvogn eller påhængsredskab) blev det lovliggjort at tilkoble påhængskøretøj til motorcykler.

4.2. Transportministeriets overvejelser

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 70, stk. 1, sidste punktum, hvorefter det ikke er tilladt at koble påhængskøretøj til knallert, foreslås ændret således, at der gives mulighed for at koble én påhængsvogn til stor knallert. Transportministeren stiller forslaget på baggrund af den indførte sondring mellem stor og lille knallert, således som det er beskrevet under punkt 4.1.

Da det alene foreslås tilladt at koble én påhængsvogn til stor knallert, og da stor knallert kører på kørebanen, vil tidligere betænkeligheder ved kørsel på cykelsti ikke have relevans længere. Bremserne på stor knallert er dimensionerede til en højere hastighed, således at den i modsætning til lille knallert kan bremse den ekstra vægt fra en uafbremset påhængsvogn. Lille knallert kører på cykelsti, og det skal fortsat være ulovligt at tilkoble påhængskøretøj til denne kategori. En lille knallert med påhængskøretøj vil overhale de fleste cyklister, hvorved cyklisterne udsættes for fare på de typisk smalle cykelstier.

Påhængsvogn til stor knallert må i øvrigt – som påhængsvogn til motorcykel – ikke være indrettet til personbefordring, den vil være registreringspligtig, og der vil blive en breddebegrænsning på 1 m.

5. Sidevogn anbragt til venstre for veteranmotorcykel

5.1. Gældende ret og baggrund

Det fremgår af færdselslovens § 70, stk. 2, 1. pkt., blandt andet, at der til motorcykel må kobles sidevogn, der skal anbringes til højre for motorcyklen. Efter de gældende bestemmelser er det således ulovligt at koble en venstregående sidevogn til en motorcykel, herunder veteranmotorcykel.

Forbuddet mod at anbringe sidevogn til venstre for en motorcykel blev indført ved lov nr. 153 af 24. maj 1955 (»1955-loven«). Bestemmelsen havde dog den undtagelse, at det alene skulle gælde for fremtidige registreringer, det vil sige registreringer gennemført den 1. juli 1955 eller senere.

Ved den efterfølgende ændring af færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976, blev undtagelsesbestemmelsen vedrørende tilladelse til venstregående sidevogne til motorcykler, registreret før den 1. juli 1955, ved en fejl ikke videreført. Det fremgår således af bemærkningerne til lovforslaget dengang, at de foreslåede bestemmelser i § 69, stk. 1 og 2, (nuværende § 70, stk. 1 og 2,) er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i 1955-loven.

5.2. Transportministeriets overvejelser

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 70, stk. 2, foreslås ændret således, at undtagelsesbestemmelsen indsættes på ny, hvorefter det er tilladt at anbringe sidevogn til venstre for en motorcykel, der er registreret første gang før den 1. juli 1955. Ved dette ændringsforslag bringes bestemmelsen i overensstemmelse med dens oprindelige indhold og hensigt. Samtidig imødekommes et ønske fra brugere af veteranmotorcykler med venstregående sidevogn om atter at få mulighed for at køre med disse køretøjer.

6. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at lovforslaget ikke indebærer økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner.

7. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at lovforslaget ikke får økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

8. Lovforslagets administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget ikke får administrative konsekvenser for borgerne.

9. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget vil have en begrænset, positiv miljømæssig effekt på grund af færre køretøjer med ulovlige konstruktive ændringer.

10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

11. Høring

Lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer mv.:

Automobilbranchens Handels og Industriforening, Bilbranchen, Campingbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Lokal Syn, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Bilimportører, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Danske Synsvirksomheder, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen af Omsynsvirksomheder, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, International Transport Danmark, KL (Kommunernes Landsforening), Landbrugsmaskinimportørernes Brancheforening af 1919, Landsforeningen af Danske Maskinstationer, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, MC-Touring Club Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik og Ungdomsringen.

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser / mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser / merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgere	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Det vurderes, at forslaget vil have en begrænset, positiv miljømæssig effekt på grund af færre køretøjer med ulovlige konstruktive ændringer	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Efter § 68, stk. 2, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og personligt udstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder bestemmelserne om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør m.v., som det fremgår af stk. 1.

Forslaget til bestemmelsen i det nye stk. 3 skal sikre hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod at udføre konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder bestemmelser fastsat i medfør af § 68, stk. 1. Hermed opnås hjemmel til at fastsætte regler om, at både ejer, bruger, markedsfører, sælger og den, der udfører konstruktive ændringer, hver især har ansvaret for, at ændringen opfylder de gældende krav om indretning og udstyr. Forslaget skal ses på baggrund af et ønske om at reducere antallet af køretøjer med ulovlige konstruktive ændringer mest muligt. Der henvises i øvrigt til punkt 3.1 og 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som konsekvens af indsættelse af nyt stk. 3 i § 68 bliver det gældende stk. 3 til nyt stk. 4.

Til nr. 2

Den foreslåede ændring i § 70, stk. 1, indebærer, at der til stor knallert, det vil sige en knallert med en konstruktivt be-

stemt maksimal hastighed på 45 km i timen, må kobles én påhængsvogn. Forslaget skal ses som en opfølgning på den allerede indførte sondring mellem stor og lille knallert. Der henvises i øvrigt til punkt 4.1. og 4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der ved lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås nye regler om påhængsvogn koblet til stor knallert, hvorimod det fortsat ikke skal være tilladt at koble påhængskøretøj til lille knallert.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at reglen fra 1955-loven vedrørende undtagelsesbestemmelse om tilladelse til venstregående sidevogn til motorcykler, registreret første gang før den 1. juli 1955, som ved en fejl ikke er blevet videreført i den gældende færdselslov, atter indføres i § 70, stk. 2. Der henvises i øvrigt til punkt 5.1. og 5.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Bestemmelsen angår lovens ikrafttræden.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2012 samtidig med, at de nye regler om påhængsvogn til stor knallert træder i kraft i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1320 af 28. november 2010, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 479 af 23. maj 2011, foretages følgende ændringer.

§ 68. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarets og redningsberedskabets køretøjer kan transportministeren fastsætte fornødne lempelser.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ved anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Stk. 3. Transportministeren kan, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, forbyde brugen af et køretøj, selv om det opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1.

1. I § 68 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:
 »Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod at udføre konstruktive ændringer på et køretøj for så vidt angår indretning og udstyr, der indebærer, at køretøjet ikke opfylder bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1.«
 Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

Tilkobling og slæbning

§ 70. Til bil, bortset fra ledbus, 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

Tilkobling og slæbning

1. I § 70, *stk. 1*, indsættes efter 2. pkt.:
 »Til stor knallert må kobles én påhængsvogn.«

kobles én påhængsvogn. Til knallert må ikke kobles påhængskøretøj.

Stk. 2. Til motorcykel og cykel må kobles sidevogn, der skal være anbragt til højre for motorcyklen eller cyklen. Til knallert må ikke kobles sidevogn.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om tilkobling af påhængskøretøj og sidevogn, herunder fastsætte bestemmelser om de køretøjer, der kan sammenkobles. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om, hvad der må medføres på sådanne køretøjer. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om fravigelse af bestemmelsen i stk. 1, 3. pkt., for kørsel inden for særlige områder.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om slæbning af køretøjer.

2. I § 70, *stk. 1, 5. pkt.*, som bliver 6. pkt., ændres »knallert« til: »lille knallert«

1. I § 70, *stk. 2*, indsættes efter 1. pkt.:

»Til motorcykel, der er registreret første gang før den 1. juli 1955, må dog kobles sidevogn, der er anbragt til venstre for motorcyklen.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2012.