

Gammel Mønt 4
1117 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journalnummer: TS20000-00002
Dato 11. november 2011

Høringsnotat

Vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forbud mod visse konstruktive ændringer, tilladelse til påhængsvogn til stor knallert og venstregående sidevogn til veteranmotorcykel)

Indledning

Trafikstyrelsen har den 14. oktober 2011 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 31. oktober 2011.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig forslaget eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

Dansk Kørelærer-Union
Dansk Fodgænger Forbund
Dansk Erhverv
Forbrugerrådet
Justitsministeriet
Motorcykelbranchens Landsforbund

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF) og SKAD

Dansk Sidevogns Klub (DSK)

Danske Motorcyklisters Råd (DMC)

Danske Synsvirksomheder

Forenede Danske Motorejere (FDM)

Forenede Danske Amerikanerbilejere (FDA)

Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport

Forsikring og Pension

Motorhistorisk Samråd

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op efter lovforslagets emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner er anført i kursiv.

Forbud mod visse konstruktive ændringer af køretøjer, lovforslagets § 1, nr. 1.

DAF og SKAD bemærker, at det kan forekomme, at et værksted udfører konstruktive ændringer, som vil bringe et køretøj i ulovlig stand, men hvor køretøjet ikke er bestemt til anvendelse på færdselslovens område, f.eks. ved opbygning af særlige køretøjer til udstillingsbrug, arrangement, eksport m.m. Det foreslås, at der i Transportministerens grundlag for at forbyde udførelsen af konstruktive ændringer bør indgå betragtninger om, at det er af betydning, til hvilket formål udførelsen er bestilt, herunder om et værksted ved eller burde vide køretøjets ejers hensigt med anvendelsen. Der nævnes videre muligheden for den situation, at en udført konstruktiv ændring af et køretøj, som alene skal anvendes til udstillingsbrug, efterfølgende i strid med den oprindelige hensigt ombygges yderligere og tages i brug på færdselslovens område. I den situation forekommer det ikke rimeligt at sanktionere det pågældende værksted. DAF og SKAD foreslår derfor, at der skal fortages en konkret fortolkning, hvorvidt værkstedet kan pålægges ansvar for udførelsen af den konstruktive ændring. Endelig savnes en definition af, hvilke typer køretøjer den ny regel omfatter, idet der gælder forskellige regler og fortolkninger, hvilket kan bringe retssikkerheden for den enkelte ejer og det udførende værksted i fare. DAF og SKAD finder det ikke altid lige let gennemskueligt for et værksted, hvad der er en lovlig eller ulovlig konstruktiv ændring.

DSK kan tilslutte sig forslaget.

DMC finder det unødvendigt at indføre et forbud mod at sælge og markedsføre udstyrs- eller tilbehørsdele til et køretøj, så det ikke længere er lovligt i henhold til reglerne. Det er opfattelsen, at sådanne køretøjer efter de gældende regler kasseres ved syn, hvorimod lovforslaget vil kriminalisere ombyggede motorcykler, der primært bygges til udstillingsmodeller og almindeligvis ikke findes i det almindelige trafikbillede.

Danske Synsvirksomheder formoder, at lovforslagets hensigt alene må skulle rettes mod udførelse af konstruktive ændringer på køretøjer, som er eller påtænkes registreret med nummerplader, og som færdes i den offentlige trafik. Det fremgår ikke, hvilken konsekvens lovforslaget får for personer, der udfører "lovlige" konstruktive ændringer på køretøjer, der ikke skal registreres, og som alene anvendes på private og lukkede områder, f.eks. rallykørsel. I øvrigt vurderes hensigten med forslaget forbud som god. Der må stilles krav til korrekt dokumentation og godkendelse ved fremstilling til evt. syn.

FDM støtter forslaget og finder det logisk og rimeligt, at samtlige involverede i konstruktiv ændring af et køretøj bærer samme ansvar for, at ændring sker på lovlig vis.

FDA finder, at lovforslaget giver transportministeren meget vidtgående beføjelser og foreslår, at forslaget trækkes tilbage, subsidiært ændres, således at det kun kommer til at gælde for nyere biler, d. v. s., at biler under den rullende 35 års regel (veteranbiler) undtages. Køretøjer anses for en vigtig del af historien og vores kultur, og det er vigtigt, at de holdes kørende og historisk korrekte. For at opretholde en høj sikkerheds- og miljømæssig standard kan det være nødvendigt at ombygge med ikke originale dele. FDA opfordrer til at se på reglerne herom i Sverige, hvor man kan bygge sin bil efter eget hoved, og man får hjælp hertil af sin lokale synsvirksomhed. FDA mener, at hvis lovforslaget bliver gennemført, som det er fremlagt, vil der ske en uhensigtsmæssig kriminalisering af de personer, der sælger reservedele og monterer disse. Det må være ejers/brugers ansvar, at en bil overholder færdselsloven.

Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport påskønner forslaget.

Forsikring og Pension har ingen bemærkninger.

Motorhistorisk Samråd finder den foreslåede bestemmelse vidtgående i relation til, hvilke ændringer transportministeren kan forbyde og henleder opmærksomheden på, at veterankøretøjer kan være tidstypisk modificeret, repareret, ombygget eller ændret med nyproducerede reservedele. Motorhistorisk Samråd præciserer, at veterankøretøjer i forannævnte omfang fritages for den skærpede bestemmelse i forslaget.

Trafikstyrelsen bemærker, at forslaget i sagens natur kun vil gælde køretøjer på færdselslovens område. Det fremhæves, at forslaget alene er en

hjemmel til at fastsætte forbud. Når reglerne bliver udformet, vil de blive så specifikke, at der ikke opstår den nævnte usikkerhed.

Om veterankøretøjer bemærkes, at det ikke er ulovligt at benytte uoriginale reservedele eller foretage ombygninger.

Tilkobling af påhængsvogn eller påhængsredskab til stor knallert, lovforslagets § 1, nr. 2.

DAF og SKAD har ingen bemærkninger til forslaget.

DSK kan tilslutte sig forslaget, men forudsætter dog, at der kommer til at gælde tilsvarende krav til ”træktøj”, mål og vægt m.m., som er gældende for MC med tilkobling til påhængsvogn.

DMC savner en bestemmelse om, at det tilkoblede påhængsredskab eller påhængsvogn ikke må have en vægt, så det trækkende køretøj ikke kan overholde den hastighed, som det er konstrueret til. Ligeledes bør dimensioner defineres klarere i reglerne for køretøjers indretning og udstyr, fordi stor knallert i forvejen er sat ud i trafikken, hvor den ikke er i stand til at følge det normale trafikflow.

Danske Synsvirksomheder anfører, at det ikke fremgår, hvorvidt et påhængskøretøj, der påtænkes tilkoblet en stor knallert, skal være registreret med nummerplade. Der synes ikke at være taget hensyn til, at et stort antal store knallerter køre mere end de tilladte 45 km/t og tillige er ulovlige (negative konsekvenser). Stor knallert skaber ofte unødige hindringer i trafikken på grund af sin max 45 km/t, og denne gene vil ikke blive mindre ved at tillade tilkobling af påhængsvogn. Danske Synsvirksomheder rejser spørgsmål, om sammenkobling vil kræve syn af vogntoget, ligesom man kender det fra motorcykel.

FDM er ikke tilhænger af forslaget og vil derfor fraråde, at denne del af lovforslaget fremmes. Store knallerter højst tilladte hastighed, sammenholdt med deres placering på kørebanen er for den øvrige færdsel en ulempe, som forøges, hvis sammenkobling med anhænger tillades. Der vil kunne skabes farlige situationer ved øvrige trafikanters overhaling. Såfremt det besluttet at tillade tilkobling af anhænger, vil FDM anbefale, dels at der stilles krav om registrering af anhænger, da man ellers ikke vil kunne aflæse knallertens nummerplade, dels at reglerne forhindrer brug af ”hjemmestrikkede” anhængere.

FDA har ingen bemærkninger til forslaget.

Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport ønsker uddybet, om der i forbindelse med EU-typegodkendelse for store knallerter er godkendt de foreslåede påhængsvogne og påhængsredskaber.

Forsikring og Pension forudsætter, at tilkoblingsanordningen skal være lovlig og synes sammen med knallerten i fast kombination på lige fod med motorcykler, samt at dette vil fremgå af registreringen i CMR. Forsikring og Pension forespørger, hvorvidt anhængerens skal udstyres med nummerplade, som det kræves på påhængsvogne til motorcykler.

Motorhistorisk Samråd har ingen bemærkninger til forslaget.

Trafikstyrelsen bemærker, at ifølge lov om registrering af køretøjer¹ er en påhængsvogn til en knallert registreringspligtig i modsætning til et påhængsredskab til en knallert.

Lovforslaget ændres derfor til alene at omfatte påhængsvogn til knallert.

Der vil blive fastsat regler om syn, tilkoblingsanordning, vægt og dimensioner på samme måde som for påhængsvogn til motorcykel. Bredden vil blive begrænset til 1 m., hvilket imødekommer FDM's bemærkning.

Sidevogn anbragt til venstre for veteranmotorcykel, lovforslagets § 1, nr. 4.

DAF og SKAD har ingen bemærkninger til forslaget.

DSK kan tilslutte sig forslaget, men anfører, at det dog er utroligt, at det skal tage 24 år at rette fejlen.

DMC støtter forslaget, særligt af historiske hensyn. Antal kørte kilometer med historisk korrekte køretøjer er ret begrænset og den færdselssikkerhedsmæssige risiko tilsvarende lav.

Danske Synsvirksomheder finder, at der skal tages færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser i betragtning, idet det må antages, at venstresidig sidevogn vil være dårligt stillet i trafikken blandt andet i forbindelse med overhaling og forbikørsel, hvor udsynet må antages at være væsentligt forringet. Derimod antages kun et begrænset antal motorcykler at ville benytte sig af muligheden.

FDM hilser forslaget velkommen.

FDA, Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport og Forsikring og Pension har ingen bemærkninger til forslaget.

Motorhistorisk Samråd hilser forslaget velkommen, idet det i en længere årrække har været udbredt ønske blandt ejere af veteranmotorcykler på ny at kunne anvende venstregående sidevogne. Det foreslås imidlertid, at bestemmelsen udvides, således at undtagelsen ikke blot omfatter motorcykler registreret første gang før den 1. juli 1955, men i stedet omfatter alle

¹ Jf. lovbekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011.

motorcykler, som opnår veteranstatus efter den gældende, rullende 35 års grænse. Hermed vil bestemmelsen være på linje med de andre undtagelser og regler, som er gældende for veteranmotorkøretøjer.

Trafikstyrelsen bemærker, at forbuddet mod venstregående sidevogn blev indført i 1955. Der findes derfor ikke nyere venstregående sidevogne, selvom de bliver veterankøretøjer, og Motorhistorisk Samråds forslag vil derfor ikke blive fulgt.