

fundne installation i minimum 2 år efter det seneste indgreb af hensyn til den efterfølgende kontrol.

Den løbende kontrol med, at betingelserne, hvorunder værkstederne er meddelt autorisation overholdes, tænkes at ske dels ved periodisk syn hos Statens Bilinspektion og dels ved politiets landevejskontrol i henhold til færdselslovens § 77, idet det værksted, der har foretaget installationen, kan identificeres via plombenummeret. Desuden vil det som betingelse for autorisation blive fastsat, at værkstedet skal erklære sig indforstået med, at Trafikministeriet kan foretage uanmeldt kontrolbesøg.

Det bemærkes, at det som ved andet udstyr på biler er bilejerens/brugerens ansvar, at hastighedsbegrænser er installeret og fungerer i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herom.

Klage over det autoriserede værksted kan indbringes for Trafikministeriet. Ved overtrædelse af vilkårene fra de autoriserede værksteders side kan autorisationen evt. inddrages.

Til nr. 17.

Forslaget indfører registreringspligt for knallert, der er konstrueret til en hastighed af mere end 30 km i timen.

Forslaget vil give politiet mulighed for en effektiv færdselskontrol med registreringspligtige knallerter og derved påvirke knallertkørerne til at overholde færdselsloven.

Udgifter til registrering og udlevering af nummerplader afholdes af køretøjejerne, som det er tilfældet ved andre registreringspligtige køretøjer. Afgiften for en enkelt nummerplade er i færdselslovens § 124, litra j, fastsat til 400 kr.

Til nr. 18.

Forslaget indebærer, at de hidtil stillede krav i Detailforskrifter for Køretøjer om en begrænsning af antal gear, vægt og bredde kan opretholdes for ikke registreringspligtige knallerter.

Knallerter med en maksimal hastighed på højst 30 km/timen, som ikke opfylder disse ovennævnte krav, bliver således registreringspligtige. For eksempel bliver alle trehjulede knallerter og tohjulede knallerter, der er bredere end 70 cm, registreringspligtige, og de skal dermed følge færdselsreglerne for registreringspligtige knallerter, hvilket bl.a. betyder, at de ikke må benyttes på cykelsti.

Trafikministeriet vil benytte den givne lejlighed til

i den nærmeste fremtid at revurdere disse øvrige bestemmelser.

Til nr. 19.

Bestemmelsen om brug af sikkerhedssele for trehjulet motorcykel blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 401 af 13. juni 1990. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget (Folketingstidende 1989-90. Tillæg A, sp. 4049), at ændringen først og fremmest sigtede imod de såkaldte Ellerter, der i henhold til færdselsloven klassificeres som en trehjulet motorcykel.

Den ændrede knallertdefinition betyder, at visse typer Ellerter klassificeres som en knallert.

Forslaget betyder, at de gældende regler om pligt til brug af sikkerhedssele for Ellerter opretholdes.

Til nr. 20.

Ved ændringen indføres der pligt til at anvende sikkerhedsudstyr ved anvendelsen af alle typer motorcykler og knallerter enten i form af styrthjelm eller sikkerhedssele. Trehjulede motorcykler og knallerter kan være udstyret med sikkerhedssele, der i så fald skal anvendes.

Til nr. 21.

Færdselslovens § 105 foreskriver i dag, at der for motordrevne køretøjer skal være tegnet ansvarsforsikring i et ansvarsforsikringselskab, der er anerkendt af justitsministeren (nu trafikministeren).

Anerkendelsen af forsikringselskabet foretages af Centralregisteret for Motorkøretøjer, jf. § 1 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 1171 af 16. december 1992 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v.

Fremover kan forsikring for skader forvoldt af motorkøretøj tegnes i et ansvarsforsikringselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed (et dansk selskab), i et forsikringselskab der har koncession i et andet EU-land, i et selskab beliggende i et land, der har tiltrådt 3. skadeforsikringsdirektiv<sup>2)</sup>, eller i et udenlandsk selskab, der har fået koncession i Danmark.

Fællesbetingelserne for dem alle er, at Finanstilsynet er forhåndsunderrettet om de planlagte aktiviteter i Danmark.

Når den eksisterende anerkendelsesordning bortfalder, er forsikringsmarkedet som udgangspunkt

<sup>2)</sup> De selskaber, der vil være berettiget til at sælge forsikringer i Danmark, uden dansk koncession, er forsikringselskaber i lande, som EF har indgået aftale med på området, f.eks. gennem EØS-samarbejdet. Der henvises i øvrigt til Finanstilsynets betænkning af 23. august 1993 om gennemførelsen af 3. skadeforsikringsdirektiv og 3. livsforsikringsdirektiv.