

F. t. l. vedr. færdselsloven

for det færdselssikkerhedsmæssige aspekt. Der vil normalt skulle stilles krav om, at ansøgeren fremviser en lægeerklæring. I tvivlstilfælde vil sagen kunne forelægges Sundhedsstyrelsen. Den administrative behandling af ansøgninger vil blive varetaget af Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 215 af 22. marts 1994 om henlæggelse af beføjelser til Færdselsstyrelsen.

For at lette alvorligt gangbesværede trafikanters parkeringsbehov foreslås der endvidere indført hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte regler, der tillader invalidevogne at standse og parkere i længere tid end angivet på færdselstavler om standning og parkering.

Justitsministeriet har i cirkulæreskrivelse af 1. august 1988 anmodet om, at køretøjer med skiltet invalidevogn og det internationale invalidesymbol ikke pålægges parkeringsafgift ved nærmere angivne overtrædelser af de fastsatte bestemmelser.

Der har heller ikke tidligere været udtrykkelig hjemmel i loven hertil, og anmodningen er derfor ligeledes en følge af, at færdselslovområdet tidligere henhørte under Justitsministeriets ressort.

Ved lov nr. 386 af 20. maj 1992 blev de hidtidige gebyrer på færdselslovgivningens område indarbejdet i selve færdselsloven ved indsættelse af kapitel 17 a om betalingsbestemmelser. De nye bestemmelser indeholdt ikke hjemmel for ministeren til administrativt at dispensere fra disse betalingsbestemmelser.

Dette medførte, at der ikke længere var hjemmel til at fortsætte den hidtidige praksis i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 24. marts 1976 om gebyrfritagelse for invalide. Ifølge denne cirkulæreskrivelse fritages invalide, der i henhold til Socialministeriets cirkulære nr. 216 af 24. november 1975 med senere ændringer kan opnå lån til anskaffelse af et motorkøretøj og/eller fritagelse fra vægtafgift, for betaling for køreprøver, nummerplader og syn i forbindelse med registrering.

Socialministeriet har efter ændringen af færdselsloven i 1992 anmodet om, at der i færdselsloven ind sættes den fornødne hjemmel til at videreføre denne praksis.

En nærmere undersøgelse har vist, at den hidtidige praksis er fortsat uændret, idet der ikke er foretaget en formel ophævelse af den omtalte cirkulæreskrivelse fra 1976. Disse regler vil derfor i praksis ikke have økonomiske konsekvenser for statslige myndigheder.

Bestemmelser, om at ministeren kan fritage visse personer med handicap for visse betalinger, sikrer særskilt lovhjemmel til at videreføre den omtalte praksis. Herudover giver bestemmelsen ministeren

mulighed for at fritage visse personer med handicap for betaling for periodisk syn, når dette indføres for almindelige personbiler, senest den 1. januar 1998.

Til nr. 11

Forslaget medfører, at trafikministeren fremover ikke skal godkende lokale hastighedsbegrænsninger på hovedvejene. Disse vil herefter kunne indføres af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

Til nr. 12 og 14

Ved en ændring af vejlovene i 1991 blev den hidtidige klageadgang efter disse love begrænset til retlige spørgsmål bortset fra ekspropriationsbeslutninger. Dette skete på grundlag af Indenrigsministeriets betænkning nr. 1168 af maj 1989 om de kommunale opgavers fordeling og finansiering.

De bestemmelser, som politiet kan træffe efter færdselslovens § 94, stk. 1, 2 og 4, træffes alle enten med samtykke fra vejbestyrelsen eller vejmyndigheden eller efter forhandling med samme, og i en række tilfælde indebærer politiets bestemmelser, at vejbestyrelsen/vejmyndigheden samtidig træffer beslutning efter vejlovens bestemmelser om særlige foranstaltninger på en vej. I praksis træffes en del af bestemmelsen efter anmodning fra vejbestyrelse eller vejmyndighed.

Da bestemmelsen træffes i samarbejde mellem politiet og vejbestyrelse/vejmyndighed, forekommer det uhensigtsmæssigt, at der er en videregående klageadgang efter færdselslovens bestemmelser end efter vejlovens bestemmelser. Hertil kommer, at det i mange tilfælde ikke er muligt at fastsætte grænsen mellem den del af afgørelsen, der er truffet med hjemmel i færdselsloven og den del af afgørelsen, der er truffet efter vejlovene.

Samtidig foreslås klagebestemmelsen i lovens § 96, stk. 2, vedrørende afmærkningen begrænset til retlige spørgsmål, idet afmærkningen oftest er udtryk for den faktiske gennemførelse af bestemmelsen efter § 92. Den øvrige ændring af § 96, stk. 2, er redaktionel og en følge af, at såvel afmærkningsbestemmelserne efter færdselsloven som vejregler om afmærkning efter lov om offentlige veje nu hører under trafikministeren.

Til nr. 13

Der er i de senere år fremkommet ønske fra kommunerne om at indføre tidsbegrænset parkering på en sådan måde, at begrænsningen ikke gælder for beboere eller erhvervsdrivende i umiddelbar nærhed