

Nummerpladerne skal følge køretøjet og ikke ejeren, hvilket vil sige, at ejeren mister nummerpladen ved afmelding ligesom ved almindelige nummerplader, og en eventuel udskiftning af nummerpladerne – f.eks. på grund af flytning (disse nummerplader har geografisk tilhørsforhold) – skal ske på ejerens foranledning og bekostning.

Der vil i typografisk henseende blive tale om 4 forskellige nummerplader for perioden frem til 1. april 1958. Pladerne skal fremstilles ved Rigspolitiets foranstaltning.

I lighed med hvad der gælder for administrationen af ønskenummerpladeordningen, indeholder forslaget hjemmel til, at trafikministeren kan bestemme, at Rigspolitichefens afgørelser i disse sager ikke kan påklages.

Til nr. 18

Af de nuværende regler om brug af styrthjelm fremgår, at børn under 12 år ikke har pligt til at anvende styrthjelm under kørsel på motorcykel, jf. færdselslovens § 81, stk. 3, modsætningsvis.

Styrthjelme skal ifølge Trafikministeriets bekendtgørelse af 22. juni 1995 om styrthjelme være mærket. Uanset at bestemmelsen nævner flere former for mærkning, findes der kun E-godkendte styrthjelme på markedet.

En styrthjelm kan E-godkendes, såfremt den opfylder og produceres i henhold til ECE-regulativ 22 om ensartede forskrifter om godkendelse af styrthjelme for førere og passagerer på motorcykler og knallerter. Det fremgår af regulativet, at styrthjelme med en diameter på mindst 48 cm kan E-godkendes.

I forbindelse med udarbejdelsen af Trafikministeriets bekendtgørelse af 22. juni 1995 om styrthjelme blev det overvejet, hvorvidt der skulle indføres krav om, at børn under 12 år skulle anvende fastspændte styrthjelme i forbindelse med kørsel på motorcykel. I den forbindelse fik Trafikministeriet fra Motorcykelbranchens Landsforbund oplyst, at der ikke produceres styrthjelme til børn under 12 år.

Efterfølgende har Trafikministeriet fået oplyst, at sådanne styrthjelme produceres og er E-godkendt, men at de i almindelighed ikke forhandles i Danmark.

Sundhedsstyrelsen har oplyst, at børn i 8 års alderen, efter styrelsens vurdering, har en struktur i hals og nakke, der er tilstrækkeligt udviklet til at tåle den belastning, som en styrthjelm medfører ved deceleration.

Sundhedsstyrelsen har derfor ingen indvendinger mod, at aldersgrænsen for børns brug af styrthjelm under kørsel på motorcykel nedsættes til 8 år.

På baggrund af disse oplysninger foreslås aldersgrænsen for pligt til at anvende styrthjelm under kørsel på motorcykel nedsat fra 12 til 8 år.

Bestemmelsen foreslås først ikraftsat den 1. januar 1998, således at hjelmene kan være i handelen, før påbudet træder i kraft.

Til nr. 21

Ved lov om ændring af færdselsloven, lov nr. 317 af 17. maj 1995, indførtes en ny bestemmelse (§ 88a), hvorefter trafikministeren bl.a. kan fastsætte regler, der helt eller delvis fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

Disse bestemmelser skal afløse de gældende bestemmelser i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 1. august 1988.

De gældende regler indebærer, at parkeringsrestriktioner er lempeligere for de personer med handicap, der har opnået særlig tilladelse hertil. Tilladelse gives ved tildeling af et særligt invalideskilt.

Invalideskiltet tildeltes indtil 31. december 1995 af Bolig-, Motor- og Hjælpebideludvalget (BMH).

Da BMH's virksomhed ophørte med udgangen af 1995, blev dets opgaver overtaget af De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) fra 1. januar 1996.

BMH's, nu DSI's, afgørelser har efter praksis kunnet påklages til Færdselsstyrelsen.

Det betyder, at den gældende ordning i praksis har været administreret af en privat organisation, der ikke er omfattet af forvaltningslovens regler. Færdselsloven indeholder ikke hjemmel til at delegerer opgaver efter loven til private organisationer.

Der har ikke hidtil været udtrykkelig hjemmel til, at en privat organisation varetager denne opgave.

Formålet med ændringen er at sikre udtrykkelig hjemmel til en sådan delegation, således at ordningen kan fortsætte. Samtidig indføres der hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om den private administration af bestemmelserne.

Disse regler skal sikre, at administration udøves i overensstemmelse med forvaltningslovens regler om offentlig forvaltning (partshøring, begrundelse m.v.).

Endvidere er det hensigten at fastsætte bestemmelser om, at den private organisations afgørelser kan påklages til trafikministeren. I praksis skal klagerne behandles af Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 215 af 22. marts 1994 om henlæggelse af beføjelser til Færdselsstyrelsen.

Endelig skal der fastsættes regler for betaling for tilladelsen, således at den private organisation kan få udgifterne ved administrationen og fremstilling af