

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen forelagt de myndigheder og organisationer, der berøres eller kan tænkes at blive berørt af lovforslaget.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1, 2 og 3

Ved Europa-parlamentets og Rådets direktiv 97/54/EF er den konstruktivt bestemte maksimalhastighed for traktorer hævet fra 30 km/t til 40 km/t. Ved at forøge den konstruktive maksimalhastighed åbnes der op for, at køretøjerne i meget større antal vil kunne EF-typegodkendes. Direktivet indeholder ikke en pligt for medlemsstaterne til at forøge den tilladte hastighed for traktorer under kørsel. Direktivet skal være gennemført i national ret senest den 23. september 1998.

Færdselsloven indeholder samtidig en bestemmelse om, at traktorer skal være konstrueret, så de »kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed«. Direktivet indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse, hvorfor den bør udgå. Det vil indebære, at traktorerne kan benytte de fra lastbiler kendte elektroniske hastighedsbegrænsere og dermed køre med et lavere omdrejningstal ved deres maksimalhastighed, hvorved der opnås en miljømæssig fordel (støj og forurening).

Forslaget indebærer ikke en ændring af den tilladte hastighed for traktorer under kørsel, som fortsat vil være 30 km/t.

På et senere tidspunkt kan det derimod overvejes at sætte den tilladte hastighed under kørsel op fra de nuværende 30 km/t til 40 km/t, selvom direktivet som nævnt ikke indebærer en pligt for medlemsstaterne hertil. I den forbindelse kan det overvejes at ændre de danske regler om traktorkørsel for derved at eliminere mulige negative færdselssikkerhedsmæssige aspekter. Trafikministeriet har i samarbejde med Færdselsstyrelsen og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning iværksat en analyse om hensigtsmæssigheden af at indføre en eventuel ændring af færdselslovens bestemmelser om hastighedsgrænsen for kørsel med traktorer.

For motorredskaber er der som for traktorer en bestemmelse i færdselsloven om, at de skal være konstrueret, så de »kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed«. Når bestemmelsen udgår af definitionen af en traktor, vil det være naturligt tilsvarende at fjerne den fra definitionen af et motorredskab. De samme miljøhensyn som for traktorer gør sig gældende her.

Ændringen af definitionen af motorkøretøjer er en konsekvens af de foreslåede ændringer af definitio-

nen af henholdsvis traktor og motorredskab, samt en tidligere ændret definition af knallert. Endelig er ordet godsbefordring ændret til godstransport.

Til nr. 4

Efter de gældende bestemmelser for blokvogekørsel kræves politiets tilladelse til kørsel med belæssede blokvogne, men ikke til kørsel med ubelæssede blokvogne. Før færdselsloven af 1976 krævedes politiets tilladelse til kørsel med blokvogekørsel i både belæst og ubelæst stand, men denne ordning blev anset for unødigt rigoristisk og medførte betydelig administration for politiet. Kravet om politiets tilladelse til kørsel med tomme blokvogne blev derfor ophævet.

Som følge af den tekniske udvikling findes der i dag flere større blokvogne, som også i ubelæst stand ikke opfylder gældende krav til køretøjers vægt og dimensioner. I praksis er det den tilladte bredde, der overskrides.

Af færdselssikkerhedsmæssige grunde anses det for u hensigtsmæssigt, at kørsel med disse køretøjer foregår uden politiets tilladelse, når politiets tilladelse kræves for andre køretøjer, der ikke opfylder kravene til køretøjers vægt og dimensioner.

Til nr. 5 og 6

Efter de gældende bestemmelser kan der i forskrifter udstedt i medfør af loven fastsættes straf af bøder for overtrædelse af regler i forskrifterne. Endvidere kan der for overtrædelse af forskrifter, der er udstedt efter § 85, stk. 1, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet et objektivt bødeansvar.

Forslagene medfører, at det betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen vedrører kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere eller største tilladte totalvægt (overlæs). Straffningerne omfatter både fører og den registrerede ejer eller bruger, der efter § 67, stk. 2 og 3, har ansvaret for køretøjet.

Hvis en hastighedsbegrænser er ude af funktion, vil køretøjet kunne køre mere end de 90 km/t eller 100 km/t, begrænseren skal være indstillet til, hvilket vil forøge risikoen for alvorlige uheld. På denne baggrund bør kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere anses for at være en grov forseelse. Bøderne bør afspejle denne potentielle risiko for overskridelse af hastighederne, når hastighedsbegrænseren er ude af funktion.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af bestemmelserne for hastighedsbegrænsere ligger i dag på bøder op til 1.000 kr. Kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere bør under hensyn til forseelsens grovhed ved udmåling af bøden sidestilles med en