

Arbejdsgruppen har endvidere lagt vægt på, at EF-overensstemmelsesattester som udgangspunkt ikke er udformet på dansk. Motorkontorerne skal derfor finde de relevante oplysninger om køretøjet i attesten på baggrund af relevante vejledninger herom, og ordningen vil medføre et øget ressourceforbrug til opdatering og til rettelse af opdateringsfejl.

### 2.3.2. Regeringens overvejelser

Regeringen finder, at en registreringsordning for fabriksnye knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, bør udformes i overensstemmelse med den gældende registreringsordning for knallerter.

Regeringen har herved lagt vægt på, at en forenkling af registreringsordningen på enkelte punkter efter regeringens opfattelse alene vil indebære begrænsede fordele, som efter en samlet vurdering ikke ses at overstige de ulemper, der vil være forbundet hermed.

En fravigelse af krav om forsikringsbevis vil efter regeringens vurdering alene betyde en meget begrænset lettelse for borgere, forsikringselskaber og myndigheder. Regeringen finder derfor, at det må tillægges afgørende vægt, at en forsikringsbevisordning vil indebære en effektiv kontrol med, om den lovpligtige ansvarsforsikring er holdt i kraft.

For så vidt angår spørgsmålet om registrering på grundlag af EF-overensstemmelsesattester synes modellen at forudsætte en opkvalificering af motorkontorerne, således at personalet på baggrund af f.eks. tyske eller engelske EF-overensstemmelsesattester kan finde frem til relevante oplysninger af ren køretøjteknisk karakter. Da en sådan løsning ydermere ikke indebærer væsentlige fordele for borgerne, der med indførelsen af en registreringsordning pålægges en række nye forpligtelser, finder regeringen ikke, at der bør etableres en særlig ordning, hvorefter opgaven med centralt at registrere de køretøjtekniske oplysninger overflytes til motorkontorerne.

Regeringen kan på den baggrund tiltræde arbejdsgruppens anbefaling om, at en registreringsordning for fabriksnye knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, gennemføres uden forenklinger i forhold til den gældende registreringsordning for knallerter.

Registreringsordningen vil således indebære, at borgere, der efter ordningens ikrafttræden har erhvervet og fået en knallert med en maksimal hastighed på højst 30 km i timen leveret, vil skulle foretage registrering, anmeldelse af ejerskifte og afmelding i overensstemmelse med den ordning, der i dag gælder for registreringspligtige knallerter. Der henvises til pkt. 2.1.1.1. ovenfor om anmeldelse til registrering mv.

Det foreslås derfor, at færdselslovens § 72, stk. 1, affattes således, at registreringspligten udvides til at omfatte alle knallerter.

Da det må forventes, at enkelte knallerttyper fortsat ønskes fritaget fra registrering, f.eks. invalideknallerter, foreslås det endvidere, at der i færdselslovens § 72, stk. 1, indsættes en bemyndigelsesbestemmelse i et nyt 4. pkt., hvorefter skatteministeren kan fastsætte bestemmelser om, at visse typer af knallerter, der betegnes som "lille knallert", ikke skal registreres.

Rigspolitichefen har oplyst, at de gennemsnitlige omkostninger forbundet med produktion og levering af nummerplade til de knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, udgør ca. 90 kr., og at registrering af anmeldelse om ejerskifte (brugerskifte) vurderes ikke at medføre udgifter for motorkontorerne af betydning. Det foreslås derfor, at der i færdselslovens § 124 j indsættes et nyt stk. 2, hvorefter der for nummerplade til registreringspligtig lille knallert betales 90 kr., og at det ved tilføjelse af et 2. pkt. i § 124 m, stk. 1, fastsættes, at ejerskifte af registreringspligtig lille knallert sker uden betaling.

Som følge af udvidelsen af registreringspligten foreslås definitionen af knallert i færdselslovens § 2, nr. 6, affattet således, at der fremover sondres mellem stor knallert, med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen, og lille knallert, med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Det foreslås endvidere, at der foretages konsekvensændringer som følge heraf i de bestemmelser i færdselsloven, hvor der – som hidtil – skal gælde forskellige regler for knallerter med en maksimal hastighed på henholdsvis 30 og 45 km i timen. Det gælder således reglerne i færdselsloven om hastighed (§ 43 a), krav om kørekort henholdsvis knallertbevis eller traktorkørekort (§ 63 og § 63 a) og straffebestemmelserne for spiritus- og promillekørsel (§ 117, stk. 1, 3 og 4), samt de særlige bestemmelser for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, for så vidt angår vejplacering mv. (§ 14, stk. 2 og 3, og § 51, stk. 2, jf. § 49) og overhaling (§ 21, stk. 1, og § 23, stk. 2).

For de knallerter med en maksimal hastighed på højst 30 km i timen, som i dag er registreringspligtige, f.eks. trehjulede knallerter, vil krav om kørekort, vejplacering mv. blive opretholdt ved en omklassificering fra "lille knallert" til "stor knallert" i medfør af færdselslovens § 69, stk. 2, hvorefter transport- og energiministeren, hvis særlige grunde taler derfor, kan bestemme, at et køretøj eller køretøjer af en bestemt type skal henføres til en anden kategori end den, der følger af definitionerne i § 2. Ændringen er nødven-