

mer. I de situationer, hvor køretøjets art og tekniske indretning er af væsentlig betydning for strafforfølgelsen af knallertens fører, vil der derfor – som i dag – være behov for at gennemføre tekniske undersøgelser af køretøjet, uanset at der centralt er registreret oplysninger herom på grundlag af anmeldelsen til registreringen.

For så vidt angår en ordning baseret på en synsvirk-somhedserklæring har arbejdsgruppen vurderet, at denne løsning vil sikre valide data som grundlag for registreringen, men at der for borgeren ikke er tale om en egentlig forenkling, idet der fortsat skal rettes henvendelse til en tredjepart inden knallerten kan anmeldes til registrering.

Det er endvidere arbejdsgruppens vurdering, at det i mange tilfælde vil være vanskeligt for borgeren selv at fremskaffe de relevante tekniske oplysninger, idet politiet i forbindelse med kontrol af knallerter har konstateret, at det ofte er vanskeligt at fastslå bl.a. knallertens stelnummer og typegodkendelsesnummer. Det beror på, at disse oplysninger er placeret forskellige steder på de forskellige knallertmodeller. I en række tilfælde har politiet tillige konstateret, at oplysningerne ikke længere kan findes på knallerten.

Arbejdsgruppen har herudover peget på, at gennemførelse af en registrering på baggrund af borgernes oplysninger om køretøjet vil betyde, at det ikke vil være muligt at udarbejde en registreringsattest for knallerter, der opfylder kravene hertil i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer. Det vil i givet fald være nødvendigt at drøfte mulighederne for en undtagelse fra direktivets bestemmelser for de berørte køretøjer med Kommissionen.

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet, om en registreringsordning kan gennemføres enten alene for dele af bestanden af brugte knallerter, eller at registrering af bestanden i det hele kan undlades.

Arbejdsgruppen kan imidlertid ikke anbefale, at registreringspligten begrænses til kun at omfatte dele af bestanden af brugte knallerter, eksempelvis de knallerter, der er erhvervet inden for de seneste 5 eller 10 år.

En aldersmæssig begrænsning af denne karakter vil efter arbejdsgruppens opfattelse medføre visse fordele. Hovedparten af de nyere knallerttyper og formentlig tillige den væsentligste del af de førere, der er interessante i en politimæssig sammenhæng, vil blive omfattet af en registreringspligt, og samtidig vil en sådan løsning friholde en række borgere, der er ejere af ældre knallerter, fra kravet om at foretage anmeldelse til registrering.

Arbejdsgruppen har imidlertid lagt vægt på, at løsningen ikke grundlæggende vil ændre det forhold, at en borger, der – i overensstemmelse med gældende regler – lovligt har erhvervet og benyttet en brugt knallert, med indførelsen af en registreringspligt skal gennemføre en række aktiviteter og eventuelt afholde en række udgifter forbundet hermed.

Arbejdsgruppen har endvidere lagt vægt på, at en afgrænsning af de knallerter, der omfattes af registreringspligten, som udgangspunkt bør ske ud fra et objektivi-tet konstaterbart parameter, dvs. et forhold, som både borgeren og politiet umiddelbart kan konstatere er til stede. Som eksempel kan nævnes et alderskriterium, f.eks. hvornår en knallert er taget i brug, erhvervet af brugeren eller importeret til landet. For den borger, der i dag er ejer af en knallert, der måske er købt brugt, og for politiet, der skal foretage en kontrol af, om der er registreringspligt for et konkret køretøj, vil det imidlertid være vanskeligt at konstatere knallertens alder i forhold til et af de angivne kriterier.

Færdselsstyrelsen har i den forbindelse oplyst, at knallerter, der er typegodkendt efter den 1. april 1995, kan identificeres på grundlag af oplysninger angivet på knallerten, idet disse knallerter har en standardtypegodkendelse fra og med nr. K 66 eller er EF-typegodkendt med et godkendelsesnummer eX XXX.

Da politiet har tilkendegivet, at det kan være vanskeligt at finde og aflæse typegodkendelsesnummeret og stelnummeret på en knallert, finder arbejdsgruppen, at det også for borgerne vil være vanskeligt at kontrollere, om en ældre knallert er typegodkendt før eller efter den 1. april 1995.

Det er derfor arbejdsgruppens vurdering, at der ved indførelsen af en begrænsning af registreringspligten vil opstå uklarhed for borgere og myndigheder om de pligter, der følger af, at borgeren benytter en brugt knallert. Dette kan eventuelt medføre, at de knallerter, der er omfattet af registreringspligten, ikke bliver anmeldt til registrering, og at politiet må opgave at strafforfølge de førere, der benytter en registreringspligtig knallert, uden at den er registreret.

Arbejdsgruppen peger derfor på, at registrering af bestanden af knallerter kan undlades, således at der alene indføres registreringspligt for de knallerter, der første gang tages i brug til kørsel på offentlig vej efter ikrafttrædelsen af de ændrede registreringsbestemmelser. Det vil betyde, at det kun er de borgere, der køber en fabriksny knallert, der pålægges at foretage registrering af køretøjet, inden det tages i brug. Borgerne har i den situation mulighed for objektivi-tet at konstatere, at den erhvervede knallert er omfattet af