

delig færdsel af en eller flere færdselsarter. Registreringspligten omfatter således ikke f.eks. en knallert, der alene benyttes til kørsel på en mark, og registreringspligten vil først indtræde, når en forhandler har solgt en sådan knallert med henblik på, at den skal benyttes til kørsel på almindelig vej.

Det foreslås derfor, at ikrafttrædelsesbestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 3, formuleres således, at indførelse af registreringspligt for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, træder i kraft den 1. juli 2006 og har virkning for fabriksnye knallerter med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen, som erhverves den 1. juli 2006 eller senere.

Med erhvervelse forstås i denne sammenhæng, at der er indgået en bindende købsaftale mellem en køber og en forhandler, og at køberen har betalt købesummen for knallerten helt eller delvist. Det vil derfor ikke være tilstrækkeligt, at en knallert alene er bestilt inden registreringspligtens ikrafttræden. Ved fremvisning af f.eks. en dateret kvittering for knallerten vil det således fremover kunne afgøres, om en lille knallert er registreringspligtig.

3. Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

3.1. Generelt om sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. Reglerne om køre- og hviletid

Bestemmelserne om køre- og hviletid er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen).

Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen) indeholder regler om installation og anvendelse af det kontrolapparat, der er en forudsætning for kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.

FN's europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport af 1. juli 1970 (AETR-overenskomsten) indeholder regler om køre- og hviletid og kontrolapparatet, der i det væsentligste svarer til reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Det er nærmere i EU-reglerne præciseret, hvornår AETR-overenskomsten finder anvendelse i stedet for EU-reglerne.

Kontrol af køre- og hviletidsreglerne foretages på baggrund af Rådets direktiv (EØF) nr. 88/599 af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for

gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontroldirektivet).

Køre- og hviletidsforordningen finder efter artikel 1 og 2 anvendelse på vejtransport, dvs. al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand, der foregår inden for EU, jf. dog artikel 2, stk. 2, om tilfælde, hvor AETR-overenskomsten finder anvendelse.

Forordningen omfatter som udgangspunkt motor-køretøjer, traktorer, påhængsvogne og sættevogne efter forordningens definitioner, der i det væsentligste svarer til færdselslovens. Anvendelsesområdet er imidlertid efter artikel 4 begrænset til kun at omfatte køretøjer, der benyttes til godstransport, hvis køretøjerne vejer mere end 3,5 tons. Forordningen omfatter heller ikke busser, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål, og køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km i timen. Bestemmelserne indeholder endvidere en række undtagelser, der knytter sig til køretøjets særlige anvendelse, f.eks. rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km, og køretøjer, der benyttes af forsvaret, brandvæsenet, ordensmagten, vand-, gas- og elektricitetsvæsenet, vejrvesenet, specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver mv.

Efter forordningens artikel 13 kan medlemsstaterne herudover fastsætte visse nationale undtagelser fra forordningens anvendelsesområde. De gældende nationale undtagelser fremgår af § 4 i bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport. De nationale undtagelser omfatter bl.a. køretøjer til privat personbefordring, hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål.

De væsentligste regler om køre- og hviletid findes i forordningens artikel 6-8 og angår følgende:

- den daglige køretid må ikke overstige 10 timer (artikel 6, stk. 1)
- den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to på hinanden følgende uger (artikel 6, stk. 2)
- køretid uden pauser må ikke overstige 4½ time (artikel 7, stk. 1)
- en pause efter en køretid på 4½ time skal udgøre mindst 45 minutter, der dog kan erstattes af tre af-