

gebyr. Dette er for forslagsstillerne uden betydning. Det svarer såmænd blot til, at man benytter bagdøren fremfor hoveddøren. Det må og skal være således, at borgeren kun kan pålægges nye afgifter ved lov og ikke ved en bemyndigelse til justitsministeren. Motorfolket er i forvejen tynget i knæ af afgifter. Alene i finansåret 1975/76 skæppede motorfolket med 6712 mill. kr., hvoraf registreringsafgiften udgjorde 2893 mill. kr., og det må unægteligt kunne forudses, at justitsministeren vil benytte sig af sin bemyndigelse til at fordoble eller endog tredoble registreringsafgiften, hvis denne bemyndigelse ikke bliver ham frataget.

Til nr. 86.

Redaktionel ændring.

Til nr. 87.

Redaktionel ændring.

Til nr. 88, 92 og 94.

Det har under behandlingen af forslaget vist sig uhensigtsmæssigt at opkræve gebyr for de i §§ 83, 84 og 85 nævnte transporttilladelser.

Til nr. 89, 90, 91 og 93.

Hovedændringen i de stillede ændringsforslag er, at aksestrykket hæves fra 8 til 10 t. De øvrige foreslåede ændringer er redaktionelle ændringer, der svarer til det lovforslag om færdsel, som justitsministeren fremsatte den 3. marts 1975, og er i overensstemmelse med det ændringsforslag, ministeren har fremlagt til dette lovforslags § 84, stk. 3. — I forslaget af 3. marts 1975 var det udtrykkeligt fastsat ved lov, hvad der var de totale aksestryk. Dette har ministeren i forslaget af 9. oktober 1975 ændret til, at det skal være ham, som fastsætter bestemmelser om største tilladte aksestryk og totalvægt. Denne bemyndigelse er forslagsstillerne imod, idet vognmandserhvervet i alt for mange år er blevet holdt hen med snak, når de ansøgte om en forhøjelse af aksestrykket. Det siger sig selv, at med et højere aksestryk, som foreslået i ændringsforslaget, kan man transportere en større vægt for en meget lille merpris. Det, justitsministeren vil, er at lade resten af den betrængte danske industri betale mere end nødvendigt for at holde et urimeligt stort antal lastbiler rullende på Danmarks veje og på den måde få den øvrige del af

dansk industri til at betale dem socialhjælp, mens de kæmper hårdt for deres eksistens under de herskende økonomiske konjunkturer samt manglende forståelse fra regering og folketing.

Til nr. 95.

Konsekvens af ændringerne af § 41.

Til nr. 96.

I forhold til gældende ret er der her tale om en udvidelse af adgangen til alene ved lokal bekendtgørelse at træffe færdselsmæssige bestemmelser af vidtgående betydning for trafikanterne. En sådan bestemmelse kan ikke accepteres, og fremgangsmåden bør kun anvendes i særlige tilfælde, hvor det med rimelighed kan antages, at alle personer — for hvem bestemmelsen har praktiske konsekvenser — også faktisk bliver bekendt med den. Det kan ikke i almindelighed forventes, at trafikanterne har kendskab til lokale bekendtgørelser i kommuner eller dele af landet, hvor de normalt ikke færdes, og det vil være urimeligt at sanktionere sådanne trafikanters overtrædelse af lokale bestemmelser med straf.

Til nr. 97.

Justitsministeren har efter forhandlingerne i folketinget fundet det hensigtsmæssigt at begrænse mulighederne for at fastsætte færdselsindskrænkninger ved lokale bekendtgørelser. Herefter vil der ved sådanne bekendtgørelser kunne træffes bestemmelser om parkering og standsning, herunder forbud mod længere tids parkering af forskellige arter af køretøjer som f. eks. påhængs- og sættevogne og påhængsredskaber, bl. a. campingvogne. Endvidere vil der lokalt kunne træffes bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, f. eks. kørsel på visse tidspunkter af døgnet med særlig støjende køretøjer, især motorcykler og knalserter.

Til nr. 98 og 99.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 7, 9 og 10.

Til nr. 100.

Hvad angår stk. 1, henvises til de almindelige bemærkninger, hvorefter det foreslås at åbne adgang til i mindre grove tilfælde af spirituskørsel at anvende bødestraf. Dette bør være den normale sanktion i første-