

Desuden tilsigtes det med lovforslaget at skabe udtrykkelig lovhjemmel til, at justitsministeren på området for transport af farligt gods – i overensstemmelse med mangeårig praksis – kan henlægge sine beføjelser til andre offentlige myndigheder og private.

Lovforslaget indeholder i øvrigt en række mindre justeringer af færdselsloven, herunder en bemyndigelse for skatteministeren til at fastsætte regler om klageadgang, herunder afskæring heraf, i forhold til de afgørelser, som told- og skatteforvaltningen måtte træffe i henhold til loven efter bemyndigelse fra skatteministeren. Lovforslaget indeholder desuden enkelte ændringer af færdselsloven af redaktionel karakter.

2. Kontrol med og konfiskation af knallerter

2.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 2, nr. 6, inddeles knallerter i to typer, stor og lille knallert, ud fra knallerternes konstruktivt bestemte maksimale hastighed. En stor knallert er således efter bestemmelsen en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km i timen, mens en lille knallert er en knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 30 km i timen.

Efter færdselslovens § 68 kan transportministeren bl.a. fastsætte regler om køretøjers – herunder knallerter – indretning og udstyr. Disse regler fremgår bl.a. af bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. Efter bekendtgørelsens § 28, stk. 1, skal en knallerts motor, udveksling mellem motor og drivhjul, drivhjulsstørrelse samt lyddæmpningssystem være indrettet således, at knallerten ikke yder større hastighed end fastsat ved typegodkendelsen. Efter bekendtgørelsens § 28, stk. 2, må der endvidere ikke foretages konstruktive ændringer ved en knallerts motor samt lyddæmpningssystem eller ændres i udvekslingen mellem motor og drivhjul og i drivhjulsstørrelsen.

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 2, at ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Ejeren (brugeren) af en knallert er således ansvarlig for, at knallerten opfylder kravene i § 28 i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. En person, der fører en knallert uden at være ejer (brugeren) af denne, er derimod alene ansvarlig for, at knallerten er i forsvarlig stand, jf. færdselslovens § 67, stk. 3, og kan dermed alene straffes for overtrædelse af denne bestemmelse, hvis knallerten er i ulovlig stand på en sådan måde, at den også er i uforsvarlig stand, f.eks. hvis bremses eller lygter ikke virker forskriftsmæssigt.

Kontrollen af, om en knallert er blevet konstruktivt ændret med henblik på at kunne yde en større hastighed end tilladt, har i praksis hidtil været baseret på en adskillelse af knallerten, der foretages på stedet af politiet eller på et værksted, hvis politiet ikke umiddelbart kan foretage adskillelsen eller i øvrigt ikke kan finde den knallertdel mv., som er årsagen til, at knallerten kan køre hurtigere end tilladt. I forbindelse med adskillelsen er eventuelle ulovlige dele blevet udtaget med henblik på konfiskation.

Som det fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager, er anklagemyndighedens påstand i sager om konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget af knallerten, en bøde på 1.000 kr. i første- og andengangstilfælde, samt påstand om konfiskation af de eventuelle ulovlige dele af knallerten. I tredjegangstilfælde er påstanden en bøde på 1.500 kr. samt konfiskation af hele knallerten. Hvis ejeren (brugeren) ikke selv har foretaget de konstruktive ændringer, er påstanden i henhold til meddelelsen en bøde på 500 kr.

Konfiskation i de ovennævnte tredjegangstilfælde sker efter straffelovens almindelige regler herom. Den særlige bestemmelse i færdselslovens § 133 a om konfiskation af motordrevne køretøjer har siden den ændring af færdselsloven, der skete ved lov nr. 363 af 24. maj 2005, også omfattet store, men ikke små knallerter. Bestemmelsen ses imidlertid ikke hidtil at være anvendt i praksis til konfiskation af store knallerter.

For at forenkle kontrollen med, om knallerter er blevet konstruktivt ændret, har myndighederne som alternativ til adskillelse af knallerter forsøgt at basere kontrollen på målinger af knallerternes maksimale hastighed ved hjælp af såkaldte »rullefelter«. Synspunktet har været, at en målt hastighed, der ligger væsentlig over de tilladte maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen, indikerer, at der er foretaget konstruktive ændringer af den pågældende knallert.

At den målte hastighed skal ligge væsentlig over de tilladte konstruktivt bestemte maksimale hastigheder, før der er grundlag for at antage, at der er foretaget konstruktive ændringer, skyldes bl.a., at der i de gældende regler for godkendelse og syn af knallerter, som hører under Transportministeriets område, opereres med tolerancer, således at en knallert, der kan køre op til 10 procent over de fastsatte grænser for den konstruktivt bestemte maksimale hastighed, er lovlig.

Det forhold, at der opereres med disse tolerancer, er i øvrigt baggrunden for det forbud i færdselslovens § 43 a mod at køre hurtigere end 45 km i timen på stor