

at der er foretaget konstruktive ændringer af en knaltert ved indsættelse af ulovlige dele, kan disse dele som hidtil konfiskeres efter straffelovens almindelige regler herom, jf. herved også færdselslovens § 133 a, stk. 5, der efter forslaget bliver stk. 6, hvorefter straffelovens almindelige regler om konfiskation gælder ved siden af færdselslovens særlige konfiskationsbestemmelse.

At straffelovens almindelige regler om konfiskation i øvrigt gælder indebærer bl.a. også, at der, selv om betingelserne i den foreslåede ændring af færdselslovens § 133 a ikke er opfyldt, efter omstændighederne vil kunne ske konfiskation i medfør af straffelovens § 77 a, hvorefter genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling, kan konfiskeres, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling.

Der er også grund til at fremhæve, at straffelovens § 75, stk. 4, om, at der i stedet for konfiskation kan træffes bestemmelse om foranstaltninger vedrørende de pågældende genstande til forebyggelse af yderligere lovovertrædelser, og § 76, stk. 3, om særligt sikrede rettigheder over genstande, der konfiskeres, også finder anvendelse i forbindelse med den foreslåede ordning.

Der henvises til § 1, nr. 8, i lovforslaget.

3. Befordring af børn på tohjulede motorcykler

3.1. Gældende ret

Færdselslovens § 52, stk. 5, 1. pkt., som affattet ved lov nr. 514 af 6. juni 2007, indeholder et forbud mod at befordre børn med en legemshøjde på under 135 cm på tohjulet motorcykel. Forbuddet er begrundet i, at et barn skal have en sådan størrelse og udvikling, at barnet kan sidde ordentlig fast på motorcyklen.

3.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet er efter vedtagelsen af lov nr. 514 af 6. juni 2007 blevet opmærksom på, at der i andre europæiske lande forhandles barnesæder, der kan monteres på tohjulede motorcykler. Ministeriet har herefter indhentet en udtalelse fra Transportministeriet (Færdselsstyrelsen), som efter nærmere undersøgelser har oplyst, at der i bl.a. Tyskland sælges flere varianter af barnesæder til anbringelse bag føreren på tohjulede motorcykler. Barnet fastspændes ikke i sædet, men kan i mindst én af modellerne hvile sine fødder i en strop. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at mindre børn sidder mere sikkert i disse sæder end på

motorcyklens normale passagersæde under den forudsætning, at sædet er sikkert fastgjort til motorcyklen og er forsynet med anordninger (f.eks. førnævnte strop) til fastholdelse af barnets fødder under kørslen.

Det er ligeledes Færdselsstyrelsens vurdering, at der findes andet sikkerhedsudstyr i form af ryglæn og (supplerende) fodhviler, som yder lidt større børn en lige så god beskyttelse, som barnesæderne yder de mindre børn.

Det foreslås derfor, at færdselslovens § 52, stk. 5, ændres således, at det bliver lovligt at befordre børn under 135 cm på tohjulede motorcykler under forudsætning af, at der anvendes et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder nærmere bestemte krav. Disse krav vil blive fastsat af Færdselsstyrelsen i medfør af færdselslovens § 68. Det skal endvidere være en forudsætning, at barnet er fyldt 5 år, da børn under denne alder kan være for små til at anvende styrthjelm.

Der henvises til § 1, nr. 1, i lovforslaget.

4. Vejtransport af farligt gods

4.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 82, stk. 5, jf. § 1, kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods ad vej. Justitsministeriet har i medfør af bestemmelsen senest udstedt bekendtgørelse nr. 705 af 21. juni 2007 om vejtransport af farligt gods, som bl.a. indeholder bestemmelse om, at vejtransport af farligt gods skal ske i overensstemmelse med den europæiske konvention om transport af farligt gods (ADR-konventionen) samt de særlige aftaler, som Danmark måtte have indgået i henhold hertil. Begrebet farligt gods er vidtfavnende og omfatter en lang række genstande og stoffer, som i andre henseender end vejtransport falder uden for Justitsministeriets ressort. Regelsættet er endvidere af meget teknisk karakter, både for så vidt angår afgrænsningen af de pågældende farlige stoffer og kravene til emballage og køretøjer.

Muligheden for at henlægge opgaver på området til anden offentlig myndighed eller private er ikke omtalt i færdselslovens § 82, stk. 5. Den ressortansvarlige minister – først justitsministeren, siden trafikministeren (1992-2001) og dernæst på ny justitsministeren – har imidlertid siden udstedelsen af den første bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods (bekendtgørelse nr. 94 af 5. marts 1974 om vejtransport af giftige stoffer) henlagt opgaver på området til andre offentlige myndigheder. Siden privatiseringen af Statens Bilinspektion i 2005 har private i form af de såkaldte