

Dok.: KFC40238

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Sikkerhedsudstyr, samarbejde om kommunal parkeringskontrol mv.)¹

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret ved lov nr. 217 af 22. april 2002, § 3 i lov nr. 380 af 6. juni 2002, § 1 i lov nr. 1049 af 17. december 2002, lov nr. 432 af 10. juni 2003, lov nr. 267 af 21. april 2004, § 16 i lov nr. 473 af 9. juni 2004, § 1 i lov nr. 363 af 24. maj 2005, § 104 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, § 12 i lov nr. 430 af 6. juni 2005, § 10 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, § 1 i lov nr. 551 af 24. juni 2005, § 9 i lov nr. 552 af 24. juni 2005, § 5 i lov nr. 554 af 24. juni 2005 og § 1 i lov nr. 557 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* til § 53 affattes således:

”*Spirituskørsel*”.

2. I § 68, *stk. 1*, ændres ”personlig sikkerhedsmæssig udrustning” til: ”personligt sikkerhedsudstyr”.

3. § 68, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer (EF-Tidende 1991, L 373, s. 26) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton (EF-Tidende 2003, L 115, s. 63).

opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ved anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.”

4. § 80 affattes således:

”Sikkerhedsseler

§ 80. Hvis en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog stk. 2 og 3 og § 80 a. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Stk. 2. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele, jf. stk. 1, herunder ved særlige former for kørsel.

Stk. 4. Det påhviler føreren at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsseler i overensstemmelse med stk. 1 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i 1. pkt. nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.”

5. Efter § 80 indsættes:

”Sikkerhedsudstyr til børn

§ 80 a. Ved befordring i andre biler end busser, på motorcykel eller knallert, der har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, skal børn med en legemshøjde på under 135 cm under kørslen anvende godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. I andre biler end busser, der ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, må børn under tre år ikke befordres, mens børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm alene må befordres på et andet sæde end forsædet, jf. dog stk. 5.

Stk. 3. Børn må ikke befordres i bil i en bagudvendende barnestol på en passagersiddeplads med frontairbag, medmindre airbaggen er deaktiveret.

Stk. 4. Ved befordring i bus skal børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved befordring af børn med en legemshøjde på under 135 cm, herunder om at stk. 1, 2 og 4 helt eller delvis ikke skal finde anvendelse.

Stk. 6. Det påhviler føreren at påse, at bestemmelserne i stk. 1-4 samt regler fastsat i medfør af stk. 5, overholdes. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i 1. pkt. nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.

Antallet af passagerer, der lovligt kan befordres

§ 80 b. Antallet af passagerer, der befordres på forsædet i en bil, må ikke overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler. Bestemmelsen i 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse for så vidt angår befordring af passagerer på bagsædet eller bagsæderne i en bil.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. pkt., finder ikke anvendelse ved befordring i biler, hvor passagersiddepladserne på forsædet ikke er forsynet med sikkerhedsseler. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., finder ikke anvendelse ved befordring af passagerer i biler, hvor siddepladserne på bagsædet eller bagsæderne ikke er forsynet med sikkerhedssele.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at stk. 1 ikke skal finde anvendelse i særlige situationer, herunder ved befordring af passagerer, som i medfør af regler fastsat efter § 80, stk. 3, og § 80 a, stk. 5, er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr, og under befordring ved særlige former for kørsel.

Stk. 4. Det påhviler passageren, der lader sig befordre, at påse, at bestemmelsen i stk. 1 samt regler fastsat i medfør af stk. 3, overholdes. For så vidt angår passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, påhviler det dog føreren at påse overholdelsen af bestemmelsen i stk. 1 samt regler fastsat i medfør af stk. 3.”

6. Efter § 81 indsættes i *Kapitel 12*:

”Personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer

§ 81 a. Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om:

- 1) krav til personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer,
- 2) anvendelse af sådant sikkerhedsudstyr og
- 3) forbud mod salg og markedsføring af personligt sikkerhedsudstyr, hvis det ikke opfylder de krav, der er fastsat i medfør af nr. 1, eller ved anvendelse vil medføre, at brugeren af sikkerhedsudstyret eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.”

7. I § 88 indsættes som *stk. 2*:

”Stk. 2. Hunde må under færdsel på vej ikke føres i bånd fra motordrevet køretøj, hestekøretøj eller af ridende.”

8. I § 118, *stk. 1* og 2, ændres ”§§ 80-82” til: ”§§ 80-81, § 82”.

9. § 120 a, nr. 4 og 5, affattes således:

”4) Det Europæiske Fællesskabs forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransport),

5) Det Europæiske Fællesskabs forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport eller”

10. § 122 a affattes således:

”Justitsministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter aftale bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvis at varetage den parkeringskontrol, som i medfør af stk. 1 overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 3. Parkeringsafgift pålagt i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 2 fordeles efter justitsministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed.”

11. I § 122 b, stk. 5 og 6, ændres ”stk. 5” til: ”stk. 4”.

12. I § 122 b, stk. 7, ændres ”stk. 7” til: ”stk. 6”.

13. I § 125, stk. 2, nr. 1, ændres ”§ 80, stk. 4,” til: ”§ 80, stk. 4, 1. pkt., § 80 a, stk. 1-2, jf. stk. 6, 1. pkt., § 80 b, stk. 4, 2. pkt.,”

§ 2

Stk. 1. § 1, nr. 1-3 og 6-12 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Samtidig ophæves § 11 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger.

Stk. 2. § 1, nr. 4, 5 og 13 træder i kraft den 1. maj 2006, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Uanset bestemmelsen i stk. 2 kan der indtil den 1. maj 2009 på bagsædet eller bagsæderne i person- og varebiler befordres et større antal personer end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedsseler.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål

1.2. Lovforslagets indhold

2. Sikkerhedsudstyr til førere og passagerer

2.1. Gældende ret

2.1.1. Anvendelse af sikkerhedssele

2.1.2. Anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn

2.1.3. Antallet af personer, der lovligt kan befordres

2.1.4. Ansvarssubjekt

2.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton

2.3. Justitsministeriets overvejelser

2.3.1. Anvendelse af sikkerhedssele

2.3.2. Anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn

2.3.3. Antallet af personer, der lovligt kan befordres

3. Sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer

3.1. Gældende ret

3.1.1. Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler

3.1.2. Lov om produktsikkerhed

3.2. Regeringens overvejelser

4. Forbud mod salg og markedsføring af ulovlige køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt ulovligt personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer

4.1. Gældende ret

4.2. Regeringens overvejelser

5. Samarbejde om varetagelse af kommunal parkeringskontrol

5.1. Gældende ret

5.1.1. Kommunal parkeringskontrol

5.1.2. Kommunale samarbejder

5.1.3. Opkrævning og inddrivelse af parkeringsafgifter

5.2. Justitsministeriets overvejelser

6. Forbud mod at føre hunde i bånd fra motordrevet køretøj, hestekøretøj eller af ridende under færdsel på vej

6.1. Gældende ret

6.2. Justitsministeriets overvejelser

7. Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser

8. Hørte myndigheder mv.

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål

Lovforslaget har til formål at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton i dansk ret.

Mange undersøgelser mv. – herunder bl.a. Vejdirektoratets beregninger i notatet *Effekt af øget selebrug 2002 fra 2004* – viser, at næsten hvert fjerde trafikdrab sandsynligvis kunne være undgået, hvis de pågældende havde haft sele på.

Justitsministeriet finder derfor, at direktivets bestemmelser om øget selebrug mv. vil kunne bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Det foreslås herudover, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer og regler om krav til sådant udstyr (kvalitet, mærkning, mv.).

Det foreslås endvidere at udvide muligheden for at udstede forbud mod forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, der ikke opfylder de gældende krav, til at omfatte forbud mod salg og markedsføring, ligesom det foreslås at udvide forbudsmuligheden til også at omfatte køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer.

Herudover foreslår Justitsministeriet at udvide kommunernes muligheder for at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol.

1.2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget gennemfører *for det første* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton (i det følgende: seledirektivet) i dansk ret.

Seledirektivet indebærer, at der i medlemsstaterne skal fastsættes krav om, at der ikke må befordres flere personer i biler, hvori der er monteret sikkerhedsudstyr, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr. Seledirektivet pålægger endvidere medlemsstaterne at stille krav om, at børn med en legemshøjde på under 150 cm anvender særligt tilpasset sikkerhedsudstyr under befordring i bil. Medlemsstaterne kan dog for så vidt angår befordring på medlemsstatens eget område fastsætte dette højdekrav til 135 cm i stedet for 150 cm. Direktivet pålægger endelig medlemsstaterne at indføre et forbud mod befordring af børn i bagudvendende barnestole på en passagersiddeplads med en ikke-deaktiveret frontairbag, ligesom det pålægger medlemsstaterne at skærpe reglerne for befordring af børn i personbil, varebil eller lastbil, hvori der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr.

Lovforslaget indeholder *for det andet* et forslag om, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om krav til og anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer, f.eks. gående og ridende. Med indførelsen af denne bemyndigelse vil det være muligt administrativt at gennemføre dele af Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler. Denne del af lovforslaget fremsættes af Justitsministeriet på vegne af Transport- og Energiministeriet, idet fastsættelse af krav til sikkerhedsmæssigt udstyr hører under Transport- og Energiministeriets område.

Lovforslaget indeholder *for det tredje* et forslag om udvidelse af den nuværende mulighed for at forbyde forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer til at omfatte forbud mod både salg og markedsføring. Samtidig foreslås det at udvide forbudsmuligheden til også at omfatte køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer. Denne del af lovforslaget fremsættes ligeledes af Justitsministeriet på vegne af Transport- og Energiministeriet, idet fastsættelse af regler om indretning, udstyr mv. vedrørende køretøjer og sikkerhedsmæssigt udstyr hører under Transport- og Energiministeriets område.

Lovforslaget indeholder *for det fjerde* et forslag om at udvide kommunernes muligheder for at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol.

Lovforslaget indeholder *for det femte* et forslag om at videreføre bestemmelsen i § 11 i bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv. om forbud mod at føre hunde i bånd fra motorkøretøj (dvs. bil og motorcykel), cykel med hjælpemotor (nu: knallert), hestekøretøj eller af ridende i færdselsloven. .

2. Sikkerhedsudstyr til førere og passagerer

2.1. Gældende ret

2.1.1. Anvendelse af sikkerhedssele

Det følger af færdselslovens § 80, stk. 1, at hvis en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, uanset om selerne er monteret frivilligt eller som følge af krav til køretøjers indretning.

Med hjemmel i færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 2 og 3, er der fastsat regler om, at personer ved lægeattest kan fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele, ligesom der er fastsat regler om fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr ved særlige former for kørsel, jf. bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. som ændret ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005.

Føreren skal i henhold til § 80, stk. 4, påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med stk. 1-3 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 5, nr. 1-3.

Betegnelsen "bil" omfatter ifølge færdselslovens § 2, nr. 2, blandt andet motorkøretøjer, der er forsynet med fire eller flere hjul eller med bælder, valser, meder eller lignende. Pligten til at anvende sikkerhedssele finder derfor anvendelse i forhold til personbiler, busser, varebiler og lastbiler.

Motorcykel og knallert er ligeledes omfattet af bestemmelsen i § 80, stk. 1. Der sigtes her til de såkaldte "ellerter", kabinescootere og lignende mindre køretøjer. Tidligere var alene trehjulet motorcykel og trehjulet knallert omfattet af § 80, stk. 1. Af hensyn til den tekniske udvikling, herunder lanceringen af et nyt tohjulet motorcykelkoncept med en særlig beskyttelsesramme eller styrtbøjle over føreren, udgik "trehjulet" af bestemmelsen ved lov nr. 1316 af 20. december 2000, der trådte i kraft den 1. januar 2001.

Pligten til at anvende sikkerhedssele skal forstås som en pligt til at anvende selen forskriftsmæssigt. Heri ligger, at selen skal være korrekt fastspændt og ligge tæt om kroppen på den person, der anvender selen. Pligten til at anvende sikkerhedssele skal ligeledes forstås som en pligt til, at en siddeplads med sikkerhedssele skal prioriteres frem for en siddeplads uden sele.

Pligten til at montere sikkerhedssele på siddepladserne på forsædet i personbiler, der er indrettet til at benyttes til befordring af højst ni personer føreren medregnet (klasse M1), og varebiler, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (klasse N1), blev indført den 1. juli 1969 med virkning for køretøjer, der er indregistreret efter denne dato. Med ikrafttræden den 1. april 1989 blev dette krav udvidet til at gælde alle siddepladser på fremadvendende sæder, dvs. også på bagsædet. Kravet blev den 1. oktober 1999 endelig udvidet til at gælde også bagudvendende sæder. Allerede fra den 1. april 1980 var der imidlertid fastsat krav om, at alle siddepladser på fremadvendende sæder i disse person- og varebiler skulle være forsynet med seleforankringer.

Den 1. april 1998 blev der fastsat krav om, at lastbiler, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg (klasse N2 og N3), skal være forsynet med sikkerhedsseler og seleforankringer ved alle fremadvendende sæder.

For så vidt angår busser med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (små busser) blev der den 1. april 1993 fastsat krav om, at disse køretøjer skal være forsynet med sikkerhedsseler og seleforankringer ved siddepladserne på forsædet. Dette krav blev den 1. oktober 2001 udvidet til at gælde alle siddepladser på både fremad- og bagudvendende sæder. For så vidt angår andre busser i klasse M2, dvs. busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, men under 5.000 kg (mindre busser), og busser i klasse M3, dvs. med en tilladt totalvægt på mere end 5.000 kg (større busser), blev der den 1. oktober 1999 fastsat krav om, at disse køretøjer skal være forsynet

med sikkerhedsseler og seleforankringer på alle siddepladser på både fremad- og bagudvendende sæder. Kravet om sikkerhedsseler blev den 1. oktober 2001 udvidet til også at gælde alle siddepladser på bagudvendende sæder.

Kravene om sikkerhedsseler og seleforankringer i busser (klasse M2 og M3) gælder ikke for busser, hvor det tilladte antal ståpladser udgør 20 pct. eller mere af det højst tilladte passagerantal, og som alene godkendes til rutekørsel.

2.1.2. Anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn

Det følger af færdselslovens § 80, stk. 2, at børn under tre år i stedet for sele skal anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Børn, der er fyldt tre år, men ikke syv år, kan i stedet for sele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Der kan i kombination med sele anvendes selepude.

Med hjemmel i færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 1, er der fastsat regler om, hvordan sikkerhedsudstyr til børn under tre år skal anvendes, jf. bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. som ændret ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005.

Efter bekendtgørelsen skal børn under tre år benytte siddeplads forsynet med sele, barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt under kørsel i bil til højst ni personer, i bil med en tilladt vægt på højst 3.500 kg, trehjulet motorcykel eller trehjulet knallert.

Pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr gælder dog ikke under kørsel i bil, hvor siddepladserne på bagsædet ikke er forsynet med sikkerhedssele, og barnet anvender bagsædet under kørslen, eller under kørsel i trehjulet motorcykel eller trehjulet knallert, hvis den siddeplads, barnet anvender under kørslen, ikke er forsynet med sikkerhedssele.

Pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr gælder heller ikke under kørsel i hyrevogn, hvor barnet anvender bagsædet, og der ikke er særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til rådighed for barnet. Endvidere gælder pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr ikke, hvis barnet under kørsel i bil anvender bagsædet eller under kørsel i trehjulet motorcykel eller trehjulet knallert, hvis alle siddepladser med sikkerhedssele i forvejen benyttes af børn under 3 år med tilpasset sikkerhedsudstyr.

Bekendtgørelsen fastsætter endelig, at et barn – under kørsel i bil med flere passagerer, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedssele, hvor et andet barn under 3 år anvender bagsædet – skal benytte siddeplads forsynet med sikkerhedssele, barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt frem for andre siddepladser.

Færdselsloven indeholder ingen regler om børns placering i biler med airbag. Det følger imidlertid af Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for Køretøjer, at der ved sæder bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, skal være en advarsel mod brug af bagudvendende barnestol. Der er dog ikke krav om advarselmærkning, hvis bilen er forsynet med en anordning, der automatisk registrerer, at bagudvendende barnestol er monteret på sædet, og som tillige sikrer, at airbaggen ikke kan udløses, når bagudvendende barnestol er monteret.

2.1.3. Antallet af personer, der lovligt kan befordres

Der er efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 80, stk. 1, ikke noget til hinder for, at der befordres flere passagerer på en bils for- eller bagsæde end antallet af monterede sikkerhedssele i bilen, når blot de monterede sikkerhedssele anvendes, og de almindelige regler i færdselsloven § 82 om køretøjers belæsning er overholdt.

Det følger af færdselslovens § 82, at personer ikke må være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet. Passagerer må endvidere ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

For så vidt angår busser, taxier, limousiner og biler til sygetransport er der dog fastsat særlige regler om antallet af personer, der lovligt må befordres heri.

Det følger således af § 3 i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 700 af 8. august 2003 om særlige krav til busser som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1342 af 15. december 2004, at en bus ikke må benyttes til befording af flere personer, end den er godkendt til. Det følger endvidere af § 17 i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 248 af 24. april 1998 om særlige krav til taxier m.v. med senere ændringer, at en taxi, en limousine og en bil til sygetransport ikke må benyttes til befording af flere personer, end den er godkendt til.

2.1.4. Ansvarssubjekt

Personer på 15 år og derover, som under befording i en bil på en siddeplads forsynet med sikkerhedssele ikke anvender sikkerhedssele, kan straffes for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 80, stk. 1.

Det påhviler derimod føreren at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, og som derfor ikke selv kan straffes, jf. straffelovens § 15, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med

reglerne herom, jf. færdselslovens § 80, stk. 4. Overtrædelse af førerens pligt efter § 80, stk. 4, indebærer, at føreren ifalder strafansvar efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 80, stk. 4.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 2, at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bl.a. § 80 udmåles en skærpet bøde.

Overtrædelse af førerens pligt efter § 80, stk. 4, er endvidere omfattet af det såkaldte klippekort-system, som blev indført ved lov nr. 267 af 21. april 2004 om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), og som trådte i kraft den 1. september 2005, hvorefter førere af motorkøretøjer, hvortil der kræves kørekort, efter tre grovere færdselsforseelser inden for en periode på tre år får en betinget frakendelse af førerretten.

Føreren af en bil, der er indrettet til at benyttes til befording af mere end ni personer føreren medregnet, er dog efter § 8 a i bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseleler m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005, fritaget for den i færdselslovens § 80, stk. 4, nævnte pligt. Føreren af en sådan bil skal før kørslen påbegyndes i stedet sørge for, at passagerer under 15 år oplyses om reglerne for anvendelse af sikkerhedsudstyr, hvis der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr.

Oplysningspligten skal iagttages på en eller flere af følgende måder: 1) Orientering fra føreren, 2) orientering fra ledsageren eller den person, der er udpeget som gruppeleder, 3) audiovisuelt eller 4) med piktogrammer, der opfylder bestemmelserne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Overtrædelse af førerens oplysningspligt efter § 8 a straffes i henhold til bekendtgørelsens § 9 med bøde.

2.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele i køretøjer på under 3,5 ton

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele i køretøjer på under 3,5 ton skal senest den 9. maj 2006 være gennemført i EU-medlemsstaternes nationale lovgivning.

Seledirektivet udvider selepligten i Rådets (oprindelige) direktiv 91/671/EØF til at gælde alle førere og passagerer i alle køretøjer, dvs. køretøjer i klasse M1 (bil, der er indrettet til at benyttes til befording af højst ni personer føreren medregnet), M2 (bil, der er indrettet til at benyttes til

befordring af mere end ni personer føreren medregnet, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 5.000 kg), M3 (bil, der er indrettet til at benyttes til befordring af mere end ni personer føreren medregnet, og som har en tilladt totalvægt på mere end 5.000 kg), N1 (bil, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg), N2 (bil, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, men ikke over 12.000 kg) og N3 (bil, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på mere end 12.000 kg).

Med seledirektivet bliver det et EU-retligt krav, at det sikkerhedsudstyr, der er til rådighed i biler, skal anvendes. For så vidt angår biler i klasse M2 og M3 (dvs. busser) gælder dette dog kun for så vidt angår personer på tre år og derover, og kun når passagererne sidder ned.

Seledirektivet indfører ligeledes en ny hovedregel om, at der ikke må befordres flere passagerer i en bil, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr. Ændringsdirektivets krav gælder alene biler, hvori der allerede er monteret sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger på siddepladserne på henholdsvis bagsædet og forsædet.

Dette indebærer, at der i en bil, hvor der er monteret sikkerhedsseler på bagsædet, højst vil kunne befordres et antal personer svarende til antallet af monterede sikkerhedsseler på dette sæde. Er der derimod ikke monteret sikkerhedsseler på bagsædet, vil antallet af personer, der lovligt kan befordres herpå, alene være begrænset af eventuelle regler om eksempelvis køretøjers belæsning (for Danmarks vedkommende færdselslovens § 82). Det samme gør sig gældende for så vidt angår befordring af personer på en bils forsæde.

For så vidt angår befordring på deres eget område kan medlemsstaterne i en vis udstrækning med Kommissionens godkendelse gøre undtagelser fra direktivets regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr.

Medlemsstaterne kan således med Kommissionens godkendelse fastsætte nationale regler med henblik på *at* tage hensyn til særlige fysiske forhold eller særlige omstændigheder i et begrænset tidsrum, *at* gøre det muligt at udøve visse erhvervsmæssige funktioner på en effektiv måde, *at* sikre, at aktiviteter i forbindelse med håndhævelse af lov og orden, sikkerhed og nødstilfælde kan fungere bedst muligt, *og at* tage hensyn til de særlige kørselsforhold for biler i klasse M2 og M3 (dvs. busser), der er beregnet til lokal befordring i byområder eller tæt bebyggede områder eller i hvilke ståpladser er tilladt.

Medlemsstaterne kan endvidere med Kommissionens godkendelse fastsætte regler, hvorefter det midlertidigt tillades, at der i forbindelse med lokal transport, navnlig skoletransport, i biler i klasse M2 og M3 (dvs. busser) befordres et antal siddende børn, der er større end antallet af sidde-

pladser udstyret med sikkerhedssele. Varigheden af en sådan tilladelse fastsættes af den enkelte medlemsstat, idet den dog ikke må overskride fem år regnet fra den 9. maj 2003.

Endelig giver seledirektivet medlemsstaterne mulighed for midlertidigt at tillade befordring på siddepladser på et andet sæde end forsædet i biler i klasse M1 (personbiler) og klasse N1 (varebiler) af et antal personer, der er større end antallet af siddepladser med sikkerhedssele eller fastholdelsesanordning. En sådan fritagelses varighed fastsættes ligeledes af den enkelte medlemsstat, idet varigheden dog ikke må overskride seks år fra den 9. maj 2003.

Seledirektivet stiller herudover krav om anvendelsen af fastholdelsesanordninger for børn med en legemshøjde på under 150 cm. Medlemsstaterne kan dog for så vidt angår befordring på medlemsstatens eget område fastsætte dette højdekrav til 135 cm i stedet for 150 cm.

Seledirektivet pålægger således medlemsstaterne at stille krav om, at børn med en legemshøjde på under 150 cm (135 cm) fastholdes af en barnefastholdelsesanordning tilpasset barnets vægt. Dette krav skal finde anvendelse i forhold til befordring i biler i klasse M1, N1, N2 og N3 (dvs. personbiler, varebiler og lastbiler), men ikke ved befordring i biler i klasse M2 og M3 (dvs. busser).

Seledirektivet fastsætter endvidere regler for befordring af børn i personbil, varebil eller lastbil, hvori der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr.

Børn under tre år må som hovedregel ikke befordres i personbil, varebil eller lastbil, hvori der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, jf. dog nedenfor om muligheden for at fastsætte nationale regler om befordring af børn i taxier.

Børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 150 cm (135 cm) skal ved befordring i personbil, varebil og lastbil, hvori der ikke kan monteres barnefastholdelsesanordninger, placeres på en siddeplads på et andet sæde end forsædet.

Seledirektivet pålægger endvidere medlemsstaterne at indføre et forbud mod befordring af børn i bagudvendende barnestole på et passagersæde med frontairbag, medmindre airbaggen er deaktiveret.

Seledirektivet giver fortsat mulighed for, at der nationalt i de enkelte medlemsstater kan fastsættes regler om børns anvendelse af sikkerhedsudstyr, der alene finder anvendelse på medlemsstatens område.

Det kan således nationalt tillades, at børn med en legemshøjde på under 150 cm (135 cm) ikke fastholdes af en barnefastholdelsesordenning, når de befordres i taxi. Barnet skal dog i så fald befordres på en siddeplads på et andet sæde end forsædet.

Med Kommissionens godkendelse kan det endvidere nationalt tillades, at et tredje barn på tre år og derover med en legemshøjde på under 150 cm (135 cm), i biler i klasse M1 og N1 (dvs. person- og varebiler) fastholdes af en voksensele, når bagsædet er udstyret med to barnefastholdelsesordninger, og manglende plads betyder, at det ikke er muligt at udstyre det med en tredje ordenning.

Endelig kan det – ligeledes under forudsætning af godkendelse fra Kommissionen – nationalt tillades, at børn på tre år eller derover, der befordres på siddepladser på et andet sæde end forsædet i biler i klasse M1 og N1 (dvs. personbiler og varebiler), fastholdes af en voksensele, når der er tale om lejlighedsvis befordring over korte afstande, og der ikke forefindes nogen eller et tilstrækkeligt antal barnefastholdelsesordninger i det pågældende køretøj.

2.3. Justitsministeriets overvejelser

Seleirektivet udvider selepligten til at gælde alle førere og passagerer i alle biler (klasse M1, M2, M3, N1, N2, N3, dvs. personbiler, busser, varebiler og lastbiler), ligesom reglerne for anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn skærpes. Seledirektivet pålægger endvidere medlemsstaterne at fastsætte regler om, at der i en bil, der har siddepladser forsynet med sikkerhedsseler, ikke må befordres flere personer, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedssele eller anden godkendt fastholdelsesordenning.

Gennemførelse af seledirektivet i dansk lovgivning forudsætter, at der foretages ændringer i de gældende regler om anvendelse af sikkerhedssele mv.

Det foreslås derfor *for det første* at ændre færdselslovens § 80, således at denne bestemmelse alene indeholder regler om anvendelse af *sikkerhedsseler*, jf. nedenfor under punkt 2.3.1.

Det foreslås *for det andet* at udskille bestemmelserne om anvendelse af *sikkerhedsudstyr til børn* til en særskilt bestemmelse i § 80 a, der tager højde for seledirektivets skærpede krav til anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn, jf. nedenfor under punkt 2.3.2.

Det foreslås *for det tredje* at indsætte en ny bestemmelse i færdselslovens § 80 b, der fastsætter antallet af personer, der lovligt må befordres i en bil, jf. nedenfor under punkt 2.3.3.

2.3.1. Anvendelse af sikkerhedssele

Ændringsdirektivets udvidelse af selepligten til at gælde biler i alle klasser, der er forsynet med sikkerhedsseler, giver ikke anledning til indholdsmæssige ændringer af den gældende danske lovgivning.

Det følger således allerede af færdselslovens § 80, stk. 1, at hvis en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen benyttes af den person, der benytter siddepladsen. Betegnelsen ”bil” omfatter som anført under punkt 2.1.1. ikke kun personbiler (klasse M1), men også busser (klasse M2 og M3), varebiler (klasse N1) og lastbiler (klasse N2 og N3).

Justitsministeriet foreslår derfor at videreføre bestemmelsen i § 80, stk. 1, idet det dog foreslås tilføjet, at der i kombination med sikkerhedssele kan anvendes selepude.

Den foreslåede tilføjelse skal ses i lyset af Justitsministeriets forslag om at fastsætte højdegrænsen for pligtmæssig brug af særligt sikkerhedsmæssigt udstyr til børn til 135 cm, jf. nedenfor under punkt 2.3.2. Børn med en legemshøjde på over 135 cm vil således efter forslaget kunne anvende almindelig sikkerhedssele, jf. § 80, stk. 1. Tilføjelsen foreslås derfor med henblik på at tillade, at børn med en legemshøjde på over 135 cm i kombination med sikkerhedssele vil kunne anvende selepude.

Bestemmelsen i § 80, stk. 3, hvorefter der ikke er pligt til at anvende sikkerhedssele ved bakning og under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold, vil ligeledes – under henvisning til seledirektivets artikel 6, hvorefter der nationalt kan ske fritagelse fra selepligten med henblik på at tage hensyn til særlige fysiske forhold eller særlige omstændigheder i et begrænset tidsrum – kunne opretholdes, hvis dette godkendes af Kommissionen.

Justitsministeriet foreslår derfor, at indholdet i bestemmelsen videreføres i en ny § 80, stk. 2.

Efter seledirektivets artikel 5 og 6 vil det ligeledes fortsat være muligt at fritage visse personer for pligten til at anvende sikkerhedssele, herunder ved særlige former for kørsel.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at det fortsat vil være nødvendigt at kunne fritage visse personer fra pligten til at anvende sikkerhedssele, herunder ved særlige former for kørsel.

Der vil eksempelvis fortsat være personer, som på grund af alvorlige lægelige årsager ikke bør anvende sikkerhedssele, og som derfor ved lægeattest fritages herfor. Hensynet til at kunne sikre, at kørsel i forbindelse med f.eks. håndhævelse af lov og orden kan finde sted på en forsvarlig

måde, vil ligeledes kunne begrunde, at pligten til at anvende sikkerhedssele ikke bør finde anvendelse. Herudover vil hensynet til de særlige kørselsforhold for lokale bybusser og lignende (herunder busser med ståpladser) tillige kunne begrunde en fritagelse fra pligten til at anvende sikkerhedssele.

Justitsministeriet finder det derfor hensigtsmæssigt, at justitsministeren – som i dag, jf. § 80, stk. 5 – administrativt kan fastsætte regler om, at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele, herunder ved særlige former for kørsel.

Som konsekvens af etableringen af en ny struktur i færdselslovens kapitel 12, herunder udskillelsen af bestemmelserne i § 80 om børns anvendelse af sikkerhedsudstyr til en særskilt bestemmelse, foreslås det, at justitsministerens eksisterende bemyndigelse i færdselslovens § 80, stk. 5, ændres, således at justitsministeren ved den foreslåede § 80, *stk. 3*, bemyndiges til at fastsætte regler om, at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele, jf. *stk. 1*, herunder ved særlige former for kørsel.

Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til administrativt at fastsætte regler, der helt eller delvis viderefører de eksisterende fritagelsesregler i kapitel 4 i bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995.

Indholdet i de eksisterende regler om strafansvaret for manglende overholdelse af bestemmelserne om anvendelse af sikkerhedssele foreslås videreført i en ny § 80, *stk. 4, 1. pkt.* med de konsekvensændringer, der følger af udskillelsen af bestemmelserne om anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn (med en legemshøjde på under 135 cm) til en ny § 80 a. Den gældende bemyndigelse i § 80, *stk. 5, nr. 4*, til at fastsætte regler om at føreren af en bus helt eller delvis fritages for denne pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe, foreslås videreført som *2. pkt.* i den nye § 80, *stk. 4*.

Om baggrunden for bemyndigelsesbestemmelsen i den gældende § 80, *stk. 5, nr. 4* – som efter forslaget bliver § 80, *stk. 4, 2. pkt.* – henvises til bemærkningerne til det lovforslag, der dannede grundlag for lov nr. 1316 af 20. december 2000 om ændring af færdselsloven, hvoraf det fremgår, at det var Trafikministeriets (nu Transport- og Energiministeriets) vurdering, at det i praksis er umuligt for føreren af en bus under kørslen at kontrollere, at børn under 15 år benytter sikkerhedssele (eller særligt tilpasset sikkerhedsudstyr). Justitsministeriet er enig i denne vurdering.

Justitsministeriet har på den baggrund administrativt fastsat regler, der erstatter førerens tilsynspligt med en oplysningspligt i relation til anvendelsen af sikkerhedssele/særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, jf. bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005 om ændring af bekendtgørelse nr. 109

af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. Bekendtgørelsen trådte i kraft den 1. september 2005.

Oplysningspligten skal herefter opfyldes på en eller flere af følgende måder: 1) Orientering fra føreren, 2) orientering fra ledsageren eller den person, der er udpeget som gruppeleder, 3) audiovisuelt eller 4) med piktogrammer, der opfylder bestemmelserne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Der henvises i øvrigt til gennemgangen af de gældende regler om ansvarssubjekt ovenfor under punkt 2.1.4.

2.3.2. *Anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn*

Som anført under punkt 2.2. pålægger seledirektivet medlemsstaterne at indføre bestemmelser om, at børn med en legemshøjde på under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesanordning tilpasset barnets vægt, når de befordres i personbil, varebil eller lastbil, ligesom direktivet pålægger medlemsstaterne at skærpe reglerne for befordring af børn i disse køretøjer i de tilfælde, hvor der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til børn. Medlemsstaterne kan dog for så vidt angår befordring på medlemsstatens eget område fastsætte dette højdekrav til 135 cm i stedet for 150 cm.

Direktivet pålægger endelig medlemsstaterne at indføre et forbud mod befordring af børn i bagvendende barnestol på et passagersæde med en ikke-deaktiveret frontairbag.

Til brug for gennemførelsen af seledirektivets regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn foreslås det derfor at indsætte en ny bestemmelse i færdselslovens § 80 a.

Det foreslås i § 80 a, *stk. 1*, at fastsætte, at børn med en legemshøjde på under 135 cm ved befordring i andre biler end busser, på motorcykel og knallert, der er forsynet med sikkerhedsseler, skal anvende godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

Børn med en legemshøjde på under 135 cm vil under befordring i sådanne køretøjer derfor skulle anvende en barnefastholdelsesanordning i en af følgende to klasser: En *integreret* klasse, der består af en kombination af gjorde eller fleksible komponenter med lukkebeslag, justéranordning, fastgørelsesanordninger og, i nogle tilfælde, en supplerende stol og/eller et kollisionsværn, som kan fastgøres ved hjælp af den eller de til systemet hørende gjord eller gjorde (f.eks. en barnestol), eller en *ikke-integreret* klasse, som kan bestå af en partiel fastholdelsesanordning, som, når den anvendes sammen med en voksensele, der føres rundt om barnets krop,

eller når den tilbageholder den anordning, hvori barnet er anbragt, udgør en komplet barnefastholdelsesanordning.

Barnefastholdelsesanordninger inddeles i øvrigt efter seledirektivet i fem vægtklasser, hvor gruppe 0 gælder for børn med en vægt under 10 kg, gruppe 0+ for børn med en vægt under 13 kg, gruppe I for børn med en vægt fra 9 til 18 kg, gruppe II for børn med en vægt fra 15 til 25 kg og gruppe III for børn med en vægt fra 22 til 36 kg.

Det særligt tilpassede sikkerhedsudstyr skal være godkendt i henhold til standarden i FN/ECE-regulativ 44.03 eller direktiv 77/541/EØF eller enhver tilpasning af nævnte regulativ eller direktiv.

Om fastsættelse af højdegrænsen for pligtmæssig brug af særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til 135 cm bemærkes, at seledirektivet som nævnt stiller krav om anvendelsen af sikkerhedsudstyr for børn med en legemshøjde på under 150 cm. Medlemsstaterne kan imidlertid for så vidt angår befordring på medlemsstatens eget område vælge at fastsætte dette højdekrav til 135 cm i stedet for 150 cm.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at en fastsættelse af højdekravet til 150 cm vil indebære en markant ændring af reglerne for børns anvendelse af sikkerhedsudstyr, idet et barn på tre år og derover efter de gældende regler kan anvende en almindelig sikkerhedssele, mens dette efter gennemførelse af seledirektivet i dansk ret alene vil være muligt for børn med en legemshøjde på over 150 cm..

Det er på den baggrund Justitsministeriets opfattelse, at højdegrænsen i forhold til kravet om anvendelse af særligt tilpasset sikkerhedsudstyr bør fastsættes til 135 cm. Det bemærkes i den forbindelse, at børn med en legemshøjde på *over* 135 cm, som efter forslaget til § 80, stk. 1, skal anvende almindelig sikkerhedssele, i kombination hermed vil kunne anvende selepude, jf. det foreslåede § 80, stk. 1, 2. pkt.

Det kan i øvrigt oplyses, at det følger af direktivet, at højdegrænserne skal behandles på ny efter den såkaldte forskriftsprocedure. Justitsministeriet vil naturligvis være opmærksom på resultatet af ovennævnte drøftelserne i henhold til forskriftsproceduren, herunder med henblik på at vurdere, om det efterfølgende må vises sig, at højdekravet bør hæves til 150 cm.

Som tidligere fremhævet vedrører seledirektivet alene biler, dvs. person-, vare- og lastbiler samt busser. Seledirektivet indeholder således ingen regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr under befordring på motorcykel eller knallert.

Fastsættelsen af anvendelsesområdet for stk. 1 til også at gælde ved befordring af børn på motorcykler og knallerter, der er forsynet med sikkerhedssele, sker således uafhængigt af seledirektivet.

Det følger af Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for Køretøjer, at en trehjulet motorcykel med karosseri skal være forsynet med sikkerhedsseler. Dette krav stilles ligeledes til en trehjulet knallert med karosseri, hvis egenvægt overstiger 250 kg. Efter de gældende regler vil børn under 3 år, der befordres på sådanne køretøjer, skulle anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, mens børn på 3 år og derover skal anvende enten sikkerhedssele eller særligt tilpasset sikkerhedsudstyr. Efter forslaget skærpes kravene, idet børn med en legemshøjde på under 135 cm, som befordres på sådanne køretøjer, skal anvende godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

Det foreslås som nævnt, at *stk. 1* skal finde anvendelse ved befordring af børn i andre biler end busser (dvs. i personbiler, varebiler og lastbiler), samt på motorcykler og knallerter, der er forsynet med sikkerhedsseler. Bestemmelsen skal således ikke finde anvendelse ved befordring af børn i busser, hvorom der i stedet fastsættes en særskilt bestemmelse, jf. nedenfor om en ny § 80 a, stk. 4.

Det foreslås endvidere i § 80 a, *stk. 2*, at der i biler – med undtagelse af busser – der ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, ikke må befordres børn under tre år, mens børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm alene må befordres på en siddeplads på et andet sæde end forsædet i sådanne biler.

Reglerne i *stk. 2* skal efter forslaget udelukkende finde anvendelse ved befordring af børn i biler i klasse M1, N1, N2 og N3, dvs. i person-, vare- og lastbiler. De foreslåede regler for befordring af børn med en legemshøjde på under 135 cm skal således ikke finde anvendelse ved befordring i bus eller på motorcykel eller knallert.

Det foreslåede *stk. 2* indebærer *for det første*, at børn under 3 år ikke må befordres i biler, der ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr.

Stk. 2 indebærer *for det andet*, at børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm under befordring i biler, hvor hverken passagersiddepladserne på forsædet eller bagsædet (- sæderne) er forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, skal benytte en siddeplads på bagsædet (- sæderne). Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke sig, at barnet i de tilfælde, hvor bilens forsædes – men ikke bilens bagsædes (- sæders) –

passagersiddepladser er forsynet med sikkerhedssele, skal befordres på en siddeplads på forsædet og anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, jf. det foreslåede § 80 a, stk. 1.

Med henblik på gennemførelse af seledirektivets bestemmelse om befordring af børn i bil med airbag foreslås det herudover i § 80 a, *stk. 3*, at forbyde, at børn befordres i bil i en bagudvendende barnestol på en passagersiddeplads med frontairbag, medmindre airbaggen er deaktiveret.

Deaktivering af airbaggen kan både ske manuelt og automatisk.

Seledirektivet indebærer endvidere, at det sikkerhedsudstyr, der er monteret på siddepladser i busser, skal anvendes af alle personer på tre år og derover (børn og voksne). Børn på tre år og derover vil således eksempelvis skulle anvende voksensikkerhedssele.

Det foreslås derfor endelig i § 80 a, *stk. 4*, at fastsætte, at børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm ved befordring i bus skal anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed.

Pligten til i bus at anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, skal således ikke finde anvendelse ved befordring af børn på under tre år. Dette skyldes, at det ofte ikke vil være forsvarligt at lade børn under tre år anvende voksensikkerhedssele.

Seledirektivet giver adgang til, at der nationalt kan fastsætte regler om befordring af børn, hvorefter de ovenfor beskrevne regler fraviges.

Der kan således fastsættes nationale regler om befordring af børn i taxi, hvorefter pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr ikke finder anvendelse, hvis det pågældende barn benytter en siddeplads på et andet sæde end forsædet.

Under forudsætning af, at Kommissionen meddeler sin godkendelse, giver seledirektivet endvidere adgang til at fastsætte regler om, at et tredje barn på tre år eller derover og med en legemshøjde på under 135 cm, i biler i klasse M1 og N1 (dvs. person- og varebiler) fastholdes af en voksensele, når bagsædet er udstyret med to barnefastholdelsesanordninger, og manglende plads betyder, at det ikke er muligt at udstyre det med en tredje anordning. Tilsvarende vil der være adgang til at fastsætte regler om, at børn på tre år eller derover, der befordres på en siddeplads på et andet sæde end forsædet i biler i klasse M1 og N1 (dvs. personbiler og varebiler), fastholdes af en voksensele, når der er tale om lejlighedsvis befordring over korte afstande, og der ikke forefindes nogen eller et tilstrækkeligt antal barnefastholdelsesanordninger i det pågældende køretøj.

De gældende regler, som er fastsat i medfør af færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. som ændret ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005, indeholder en række bestemmelser om anvendelse af sikkerhedsudstyr for børn under tre år. Bekendtgørelsen indeholder derimod ikke bestemmelser om anvendelse af sikkerhedsudstyr for børn på tre år og derover, ligesom der ikke opereres med en højdegrænse.

Det foreslås derfor, at justitsministerens eksisterende bemyndigelse i færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 1, ændres, således at justitsministeren ved den foreslåede § 80 a, *stk. 5*, bemyndiges til at fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved befordring af børn med en legemshøjde på under 135 cm, herunder at bestemmelserne i de foreslåede regler i § 80 a, stk. 1, 2 og 4, helt eller delvis ikke skal finde anvendelse.

Det er hensigten at anvende bemyndigelsen til administrativt at fastsætte regler, der i vidt omfang udnytter de ovenfor beskrevne undtagelsesmuligheder i seledirektivet.

Om ansvaret for at påse, at børn anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med reglerne, foreslås det i en ny § 80 a, *stk. 6, 1. pkt.*, at fastsætte, at dette påhviler føreren.

Førerens pligt til at påse, at børn anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med reglerne, vil således efter forslaget både følge af § 80, stk. 4, (børn under 15 år med en legemshøjde på *over* 135 cm) og § 80 a, stk. 6, 1. pkt. (børn under 15 år med en legemshøjde på *under* 135 cm).

Overtrædelse af førerens pligt efter § 80 a, stk. 6, 1. pkt., foreslås desuden omfattet af det såkaldte klippekortsystem for så vidt angår manglende efterlevelse af tilsynspligten i relation til reglerne i § 80 a, stk. 1-2, jf. nedenfor under de specielle bemærkninger til nr. 13.

Det foreslås endvidere i § 80 a, *stk. 6, 2. pkt.*, at bemyndige justitsministeren til helt eller delvis at fritage føreren af en bus fra den i 1. pkt. nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.

Der henvises til punkt 2.3.1. ovenfor, hvoraf det fremgår, at det ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005 om ændring af bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v., der trådte i kraft den 1. september 2005, er fastsat, at føreren af en bus (bil, der er indrettet til at benyttes til befordring af mere end ni personer føreren medregnet) er fritaget for sin tilsynspligt, men at den pågældende i stedet er pålagt en oplysningspligt, der skal opfyldes inden kørselens start.

2.3.3. Antallet af personer, der lovligt må bemandes

Som anført under punkt 2.2. indføres ved seledirektivet en ny hovedregel om, at der ikke må befordres flere passagerer i en bil, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr. Seledirektivets krav gælder alene biler, hvori der allerede er monteret sikkerhedsseler eller fastholdelsesordninger på siddepladserne.

For så vidt angår befordring på deres eget område kan medlemsstaterne med Kommissionens godkendelse gøre undtagelser fra reglen om, at der ikke må befordres flere passagerer i en bil, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr. Der henvises til gennemgangen af seledirektivets undtagelsesmuligheder ovenfor under punkt 2.2.

Som anført under punkt 2.1.3. er der i færdselslovens § 80, stk. 1, ikke noget til hinder for, at der befordres flere passagerer på en bils for- eller bagsæde (-sæder) end antallet af monterede sikkerhedsseler i bilen, når blot de monterede sikkerhedsseler anvendes, og de almindelige regler i færdselsloven § 82 om køretøjers belæsning er overholdt.

Til brug for gennemførelsen af seledirektivet foreslås det derfor at indsætte en ny bestemmelse i færdselslovens § 80 b.

I den nye bestemmelses *stk. 1, 1. pkt.*, foreslås fastsat, at antallet af personer, der befordres på forsædet i en bil, ikke må overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler. Bestemmelsen i 1. pkt. skal finde tilsvarende anvendelse for så vidt angår befordring af passagerer på bagsædet (-sæderne), jf. forslaget til *stk. 1, 2. pkt.*

Dette gælder, uanset om selerne er monteret frivilligt eller som følge af krav til køretøjers indretning.

Indførelsen af disse regler indebærer f.eks., at der ikke længere må befordres fire passagerer på bagsædet af en almindelig personbil, hvis bilens bagsæde alene er forsynet med sikkerhedsudstyr til tre passagerer.

Hovedreglerne i stk. 1 fraviges i bestemmelsens *stk. 2*, hvori det foreslås fastsat, at bestemmelserne i stk. 1 ikke finder anvendelse ved befordring i biler, hvor passagersiddepladserne på henholdsvis forsædet og bagsædet (-sæderne) ikke er forsynet med sikkerhedsseler.

Som anført under punkt 2.2. indebærer det, at der i en bil, hvor bagsædets (-sædernes) siddepladser er forsynet med sikkerhedsseler, højst vil kunne befordres et antal passagerer svarende til antallet af siddepladser med sikkerhedsseler på dette (disse) sæde (sæder). Er bagsædets (-sædernes) siddepladser derimod ikke forsynet med sikkerhedsseler, vil antallet af passagerer, der lovligt kan befordres herpå, alene være begrænset af færdselslovens § 82 om køretøjers be-

læsning. Det samme gør sig gældende for så vidt angår befordring af passagerer på en bils forsæde.

Er der eksempelvis i en bil monteret sikkerhedsseler på passagersiddepladserne på forsædet, men ikke på bagsædets (-sædernes) siddepladser, vil antallet af passagerer, der lovligt kan befordres på *forsædet*, således være begrænset af antallet af passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, mens antallet af passagerer, der lovligt kan befordres på *bagsædet (-sæderne)*, alene vil være begrænset af regler om eksempelvis køretøjers belæsning, jf. ovenfor under punkt 2.1.3. om færdselslovens § 82.

Reglerne i den foreslåede § 80 b, stk. 1, bør efter Justitsministeriets opfattelse ikke gælde, når der eksempelvis befordres personer, som af lægelige årsager – eller som følge af kørselens særlige karakter – er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr.

Personer, som er fritaget fra pligten til at anvende sikkerhedsudstyr, bør således efter Justitsministeriets opfattelse kunne befordres i alle biler, uanset om den siddeplads, som personen benytter, er forsynet med sikkerhedsudstyr eller ej.

Det foreslås på den baggrund, at justitsministeren i § 80 b, *stk. 3*, bemyndiges til at fastsætte regler om, at bestemmelserne i § 80 b, *stk. 1*, ikke skal finde anvendelse i særlige situationer, herunder ved befordring af passagerer, som i medfør af regler fastsat efter § 80, *stk. 3*, og § 80 a, *stk. 5*, er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr, og under befordring ved særlige former for kørsel.

For så vidt angår særlige former for kørsel kan Justitsministeriet oplyse, at ministeriet – om nødvendigt – vil søge at indhente Kommissionens godkendelse til at fastsætte regler, der indebærer, at det indtil den 1. maj 2008 (seledirektivet tillader dette indtil den 9. maj 2008) i biler i klasse M2 og M3 (dvs. busser) i forbindelse med lokal transport af børn, navnlig skoletransport, vil være tilladt at befordre et antal siddende børn, der er større end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedssele.

Kommissionen har oplyst, at muligheden for at tillade dette indtil den 9. maj 2008 skal ses i lyset af, at der i flere medlemsstater for tiden befordres børn i skolebusser, der er forsynet med sikkerhedsseler, men hvor tre børn ofte deler to siddepladser hvilket indebærer, at ingen af de to siddepladseres sikkerhedsseler kan anvendes. En sådan mulig undtagelse fra den nye regel i § 80 b, *stk. 1*, vil i øvrigt nødvendigvis samtidig indebære, at der vil skulle undtages fra bestemmelsen i § 80 a, *stk. 4*, om, at børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm ved befordring i bus skal anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed.

Justitsministeriet vil endvidere søge at indhente Kommissionens godkendelse til at fastsætte administrative regler, der indebærer, at bestemmelsen i § 80 b, stk. 1, ikke skal finde anvendelse ved lokal befordring i busser eller ved befordring i busser, i hvilke ståpladser er tilladt.

Endelig vil Justitsministeriet efter indhentelse af Kommissionens godkendelse fastsætte administrative regler, der undtager fra bestemmelsen i § 80 b, stk. 1, med henblik på at sikre muligheden for at udøve visse erhvervsmæssige funktioner på en effektiv måde, og med henblik på at sikre, at aktiviteter i forbindelse med håndhævelse af lov og orden, sikkerhed og nødstilfælde kan fungere på en forsvarlig måde.

Efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. 80, stk. 1, kan en person på 15 år eller derover, som under befordring i en bil på en siddeplads forsynet med sikkerhedssele ikke anvender sikkerhedssele, straffes. Føreren af bilen straffes ligeledes efter disse bestemmelser, hvis føreren ikke selv anvender sikkerhedssele.

For så vidt angår passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, er det i henhold til de gældende regler i færdselslovens § 80, stk. 4, føreren, som skal påse, at disse anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med reglerne herom. Overtrædelse af førerens pligt efter § 80, stk. 4, indebærer, at føreren ifalder strafansvar efter § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 80, stk. 4. Overtrædelse af førerens pligt er endvidere omfattet af det såkaldte klippekortsystem, jf. ovenfor under punkt 2.1.4.

I forhold til den foreslåede bestemmelse i § 80 b, stk. 1, finder Justitsministeriet, at det bør påhvile en passager på 15 år og derover at påse, at der ikke befordres flere passagerer i bilen end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedsseler. For så vidt angår børn, der endnu ikke er fyldt 15 år, og som derfor ikke kan straffes, jf. straffelovens § 15, og som i mange tilfælde må antages ikke at have forståelse for vigtigheden af at anvende sikkerhedsudstyr, finder Justitsministeriet, at det bør påhvile føreren at påse, at bestemmelsen overholdes.

Overtrædelse af førerens pligt efter § 80 b, stk. 4, 2. pkt., foreslås desuden omfattet af det såkaldte klippekortsystem, jf. ovenfor under punkt 2.1.4. og nedenfor under de specielle bemærkninger til nr. 13.

Justitsministeriet har overvejet at udvide omfanget af førerens strafansvar til også at gælde personer på 15 år og derover, som i strid med bestemmelsen i § 80 b, stk. 1, eksempelvis lader sig befordre i en bil, selv om der ikke er disponible siddepladser med sikkerhedsseler, som den pågældende kan anvende.

Det er imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at strafansvaret for overtrædelse af bestemmelsen mest naturligt – og i lighed med ansvaret efter § 80, stk. 1, til at benytte en sikkerhedssele, hvis den forefindes – bør følge passageren, som let kan konstatere, om der er en siddeplads med sikkerhedssele, som den pågældende kan benytte.

Som anført under punkt 2.2. skal seledirektivet være gennemført i dansk ret senest den 9. maj 2006.

Det foreslås derfor, at § 80 b skal træde i kraft den 1. maj 2006, jf. lovforslagets § 2, stk. 2, jf. nærmere nedenfor under bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Justitsministeriet er imidlertid opmærksom på, at den foreslåede bestemmelse i § 80 b, stk. 1, kan få økonomiske konsekvenser. Det vil således ikke fremover være muligt for familier bestående af to forældre og fire eller flere børn at befordre hele familien i en almindelig personbil, der alene er udstyret med sikkerhedsudstyr til fem personer.

Med henblik på at give borgerne bedre mulighed for at indrette sig på de krav, som den nye bestemmelse medfører, foreslår Justitsministeriet, at seledirektivets mulighed for at udskyde reglens ikrafttrædelsestidspunkt for så vidt angår person- og varebiler udnyttes, således at der indtil den 1. maj 2009 på siddepladser på bagsædet (-sæderne) i person- og varebiler må beføres et antal personer, der er større end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedssele. Det bemærkes i den forbindelse, at færdselslovens § 82 om køretøjers belæsning fortsat vil skulle overholdes.

3. Sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer

3.1. Gældende ret

Med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1 og 2, er der bl.a. fastsat bestemmelser om personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer, jf. bekendtgørelse nr. 508 af 22. juni 1995 om cykelhelme og andre personlige værnemidler.

Færdselslovens § 68, stk. 1, og 2, indeholder derimod ikke hjemmel til at fastsætte krav til sådant personligt udstyr til andre trafikanter end førere og passagerer, f.eks. gående og ridende, eller om anvendelse heraf.

3.1.1. Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler

Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler omfatter ”enhver anordning bestemt til at bæres eller holdes af en person med henblik på at beskytte denne mod en eller flere risici, der kan true personernes sundhed og sikkerhed”, jf. direktivets artikel 1.

Som eksempler på sådanne personlige værnemidler kan nævnes fodgængerreflekser, cykelhelme, ridehelme og refleksveste.

I direktivet fastsættes bestemmelserne for markedsføring og fri omsætning i Det Europæiske Fællesskab (EU) samt de væsentligste sikkerhedskrav, som disse værnemidler skal opfylde af hensyn til brugernes sikkerhed og sundhed. Ifølge direktivet skal personlige værnemidler CE-mærkes, og de må kun markedsføres, hvis de opfylder kravene i direktivet.

På Transport- og Energiministeriets område er direktiv 89/686/EØF om personlige værnemidler gennemført ved ovennævnte bekendtgørelse nr. 508 af 22. juni 1995 om cykelhelme og andre personlige værnemidler og vedrører således personlige værnemidler, der i dag er omfattet af ~~hjelmen~~ i færdselsloven.

3.1.2. *Lov om produktsikkerhed*

Lov nr. 364 af 18. maj 1994 om produktsikkerhed med senere ændringer (produktsikkerhedsloven) anvendes som generel regulering af alle forbrugsprodukters sikkerhed og udfylder de områder, der ikke er gjort til genstand for særlig regulering. Produktsikkerhedsloven har derfor hidtil været anvendt som grundlag for at vurdere bl.a. personrefleksers egenskaber. Loven er baseret på Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF om produktsikkerhed i almindelighed, og den fastlægger et generelt sikkerhedsniveau, som produkterne skal opfylde.

Produktsikkerhedslovens § 8 stiller krav om, at produkter, der sælges, skal være sikre. Dette krav kan f.eks. opfyldes ved at følge de gældende standarder for området. Produktsikkerhedsloven indeholder imidlertid hverken hjemmel til at stille krav om refleksers refleksionsevne, overholdelse af standarder eller CE-mærkning.

3.2. *Regeringens overvejelser*

Gennem de senere år har der været øget fokus på kvaliteten af de refleksbrikker, som især gående anvender i trafikken. Undersøgelser har vist, at mange af de reflekser, der findes på det danske marked, er af ringe kvalitet, og at reflekserne derfor giver de gående en falsk tryghed. Det er efter regeringens opfattelse meget vanskeligt for lægmand umiddelbart at konstatere, hvorvidt f.eks. reflekser er af god eller dårlig kvalitet. Det er derfor af væsentlig betydning, at de er-

hvervsdrivende også gøres ansvarlige for at sikre, at personligt sikkerhedsudstyr er gode og sikre.

I foråret 2002 blev der introduceret en ny, harmoniseret standard for personreflekser (EN 13356), som indeholder høje krav til refleksernes refleksionsevne. Der er tale om en dansk standard baseret på en harmoniseret europæisk standard. Rådet for Større Færdselssikkerhed har valgt kun at anbefale refleksprodukter, der opfylder og er mærket i henhold til denne standard.

Flere EU-medlemsstater har indført krav om, at refleksveste skal ligge i førerrummet i bilen, og at de skal anvendes, når førere og passagerer stiger ud af bilen i tilfælde af havari eller ulykke på motorvej og motortrafikvej. Når en person stiger ud af bilen, er denne i henhold til færdselsloven gående, og færdselsloven indeholder som nævnt ikke i dag hjemmel til at fastsætte krav til sikkerhedsudstyr til andre end førere og passagerer.

Med henblik på at kunne fastsætte bestemmelser om krav til personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer, om anvendelse af sådant sikkerhedsudstyr, og om forbud mod salg og markedsføring af personligt sikkerhedsudstyr, hvis det ikke opfylder de stillede krav, eller ved anvendelse vil medføre, at brugeren eller andre udsættes for fare eller væsentlig ulempe, foreslås det under overskriften *Personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer* at indsætte en ny bestemmelse i færdselslovens § 81 a i kapitel 12 om *Sikkerhedsudstyr*.

Det foreslås i § 81 a, nr. 1, at bemyndige transport- og energiministeren til at kunne fastsætte krav til personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer, f.eks. gående eller ridende.

Den foreslåede bemyndigelse til transport- og energiministeren vil indebære, at der vil kunne fastsættes bestemmelser om krav til f.eks. refleksbrikker og refleksveste, herunder om at sådant udstyr skal opfylde en europæisk standard eller krav på tilsvarende niveau.

Med den foreslåede § 81 a, nr. 2, vil der kunne stilles krav om anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer.

Der vil f.eks. kunne stilles krav om børns anvendelse af reflekser og krav om anvendelse af refleksveste ved havari eller ulykke. Kravet om anvendelse af refleksveste er som nævnt et krav, der for nylig er indført i flere EU-medlemsstater, og som forventes at have en positiv færdselssikkerhedsmæssig effekt, både i tussmørke, mørke og tåge.

Det foreslås endelig i § 81 a, nr. 3, at bemyndige transport- og energiministeren til at kunne fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af personligt sikkerhedsudstyr, hvis det ikke opfylder de krav, der er fastsat i medfør af nr. 1, eller ved anvendelse vil medføre, at brugeren af sikkerhedsudstyret eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Transport- og energiministeren vil således efter forslaget kunne fastsætte bestemmelser, der forbyder salg og markedsføring af eksempelvis børnereflekser af ringe kvalitet.

4. Forbud mod salg og markedsføring af ulovlige køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt ulovligt personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer

4.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 2, at transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer, såfremt de pågældende dele ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller de ved deres anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Færdselslovens § 68, stk. 2, indeholder således alene mulighed for at forbyde forhandling af ulovlige udstyrsdele, tilbehør og personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer. Bestemmelsen indeholder derimod ikke hjemmel til at forbyde forhandling af ulovlige køretøjer. Bestemmelsen indeholder endvidere alene mulighed for at forbyde forhandling – og ikke markedsføring – af udstyrsdele, mv.

4.2. Regeringens overvejelser

Som det er fremgået under punkt 4.1., indeholder den gældende bestemmelse i færdselslovens § 68, stk. 2, bl.a. hjemmel til, at transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer.

Visse køretøjstyper, f.eks. motorredskaber og cykler, er ikke underlagt krav om forudgående godkendelse (typegodkendelse eller godkendelse ved syn). Det har i en række tilfælde vist sig, at disse køretøjer, herunder udstyrsdele og tilbehør til sådanne køretøjer, ikke opfylder de gældende regler. Det er derfor efter regeringens opfattelse væsentligt, at køretøjer ligeledes omfattes af bestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 2.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 68, stk. 2, indeholder endvidere alene mulighed for at forbyde forhandling af ulovlige udstyrsdele og tilbehør til køretøjer. Regeringen finder, at

det er nødvendigt at udvide bestemmelsen til i stedet at omfatte både salg og markedsføring, hvorved forstås både forhandling og forudgående annoncering og lignende. Forslaget er begrundet i ønsket om at forhindre, at ulovlige køretøjer, udstyrsdele og tilbehør mv. annonceres til salg.

Det foreslås på den baggrund at ændre færdselslovens § 68, stk. 2, således, at transport- og energiministerens bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af bestemmelsens stk. 1, eller køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ved anvendelsen vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Ved at bemyndige transport- og energiministeren til at kunne fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af ulovlige køretøjer, udstyrsdele, tilbehør til køretøjer og ulovligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer skabes der mulighed for at kunne idømme producenter, importører, forhandlere eller distributører, der sælger eller markedsfører sådanne køretøjer, udstyrsdele, mv., straf af bøde. Det betyder, at ansvaret for, at produkterne lever op til de gældende krav om indretning og udstyr ikke kun skal bæres af ejerne/brugerne, men også af de erhvervsdrivende. Der er i øvrigt regeringens forventning, at selve tilstedeværelsen af bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af ulovlige køretøjer og udstyr vil have en præventiv funktion.

5. Samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol

5.1. Gældende ret

5.1.1. Kommunal parkeringskontrol

Efter færdselslovens § 121, stk. 1, kan politiet pålægge en afgift for overtrædelse af en række nærmere angivne bestemmelser om standsning og parkering i færdselsloven, visse bestemmelser om standsning og parkering fastsat i medfør af færdselsloven samt standsnings- og parkeringsforbud, der angives ved afmærkning.

Efter færdselslovens § 122 a, stk. 1, kan justitsministeren bestemme, at kontrollen med de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen. Bestemmelsen er indført ved lov nr. 942 af 27. december 1991.

Denne bemyndigelse er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 830 af 26. november 1998 om kommunal parkeringskontrol som ændret ved bekendtgørelse nr. 733 af 11. juli 2005.

Efter bekendtgørelsens § 1, stk. 1, kan kontrollen med overholdelse af nogle af de bestemmelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, foruden af politiet varetages af kommunalbestyrelsen.

Det følger af bekendtgørelsens § 2, at samtlige opgaver i forbindelse med afgiftspåleggelse, opkrævning og inddrivelse, for så vidt angår den kommunale parkeringskontrol efter § 1, stk. 1, varetages af kommunalbestyrelsen.

Det følger endvidere af færdselslovens § 122 a, stk. 2, at parkeringsafgifter pålagt i medfør af færdselslovens § 122 a, stk. 1, fordeles efter justitsministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, der udfører kontrollen.

Efter § 5, stk. 2, i bekendtgørelsen om kommunal parkeringskontrol fordeles indtægter fra parkeringskontrol, som udføres af kommunalbestyrelsen i henhold til bekendtgørelsens § 1, stk. 1, på grundlag af forhandlinger mellem staten og de kommunale parter og fastsættes for hver enkelt kommune i en aftale, der indgås mellem Rigspolitechefen og kommunen.

5.1.2. Kommunale samarbejder

Det antages at følge af almindelige forvaltningsretlige grundsætninger, at det i almindelighed kræver lovhjemmel at delegere kommunale myndighedsopgaver til en anden kommune.

Lov nr. 378 af 14. juni 1995 om kommuners og amtskommuners udførelse af opgaver for andre offentlige myndigheder (som senest ændret ved § 83 i lov nr. 537 af 24. juni 2005) indeholder hjemmel til, at en kommune – under de betingelser, der følger af lovens § 2, stk. 2-4 – udfører opgaver for andre myndigheder, medmindre det i lovgivningen er bestemt eller forudsat, at en opgave ikke kan overlades til en anden offentlig myndighed. Loven indeholder imidlertid ikke hjemmel til delegation til andre offentlige myndigheder af myndighedsudøvelse, der som nævnt oven for i almindelighed kræver lovhjemmel.

5.1.3. Opkrævning og inddrivelse af parkeringsafgifter

Det følger af § 2 i bekendtgørelsen om kommunal parkeringskontrol, at samtlige opgaver i forbindelse med afgiftspåleggelse, opkrævning og inddrivelse, for så vidt angår den kommunale parkeringskontrol efter § 1, stk. 1, varetages af kommunalbestyrelsen.

Ved lov nr. 429 af 6. juni 2005 om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer, der har virkning fra den 1. november 2005, samles restanceinndrivelsen af offentlige fordringer i en ny restanceinndrivelsesmyndighed under Skatteministeriet.

Efter lovens § 2, stk. 2, skal beregning og opgørelse af fordringer og udsendelse af opkrævninger mv. – som hidtil – forestås af fordringshaveren (f.eks. en kommunalbestyrelse, der har pålagt en parkeringsafgift).

Når betalingsfristen er overskredet, og sædvanlig rykkerprocedure forgæves er gennemført, skal fordringer efter lovens § 2, stk. 3 – som noget nyt – overdrages til restanceinndrivelsesmyndigheden under Skatteministeriet.

Opgaver forbundet med *inddrivelse* af fordringer vil således med virkning fra den 1. november 2005 alene kunne varetages af restanceinndrivelsesmyndigheden.

Lov nr. 52 af 31. januar 2001 om kommunalt samarbejde om opkrævning og inddrivelse, hvorefter kommunerne kan indgå samarbejder om både opkrævning og inddrivelse af fordringer, ophæves som følge af den ovenfor nævnte lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer med virkning fra den 1. november 2005.

Kommuner kan med virkning fra den 1. november 2005 således ikke indgå samarbejde om inddrivelse af fordringer.

For så vidt angår delegation af opgaver forbundet med *opkrævning* af fordringer bemærkes, at kravet om lovhjemmel alene stilles i forhold til varetagelsen af de opkrævningsopgaver, der indebærer udøvelse af myndighedskompetence. Opgaver forbundet med opkrævning af eksempelvis parkeringsafgifter, der kan betegnes som faktisk forvaltningsvirksomhed, kan således fortsat – dvs. også efter den 1. november 2005 – varetages af en kommunalbestyrelse, herunder i samarbejde med en anden kommunalbestyrelse.

Det bemærkes, at der i en ny bekendtgørelse om kommunal parkeringskontrol, som træder i kraft den 1. november 2005, tages højde for konsekvenserne af den ovenfor beskrevne samling af restanceinndrivelsen af offentlige fordringer i en ny restanceinndrivelsesmyndighed under Skatteministeriet.

5.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet finder det hensigtsmæssigt, at kommunalbestyrelser har mulighed for i vidt omfang at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol.

Ministeriet har herved lagt vægt på, at indgåelse af samarbejdsaftaler om kommunal parkeringskontrol giver kommunerne mulighed for at tilrettelægge opgavevaretagelsen forbundet med parkeringskontrol mere smidigt. Samarbejdsaftaler vil kunne lette administrationen af området, ligesom de kan sikre en mere effektiv ressourceudnyttelse.

Det foreslås derfor i § 122 a, *stk.* 2, at fastsætte, at en kommunalbestyrelse efter aftale kan bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvis at varetage den kommunale parkeringskontrol på kommunens område.

Efter forslaget vil to (eller flere) kommunalbestyrelser således kunne indgå aftale om, at en af kommunalbestyrelserne helt eller delvis varetager udøvelsen af kommunal parkeringskontrol på den andens (eller de andres) vegne.

En kommunalbestyrelse vil f.eks. kunne lade en anden kommunalbestyrelse varetage den kommunale parkeringskontrol således, at parkeringskontrollører ansat i den bemyndigede kommune pålægger parkeringsafgifter i den delegerende kommune. Endvidere vil en kommunalbestyrelse eksempelvis kunne lade en anden kommunalbestyrelse varetage sagsbehandlingsopgaver i forbindelse med udøvelsen af kommunal parkeringskontrol.

Ved lov nr. 429 af 6. juni 2005 om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer, der træder i kraft den 1. november 2005, samles restanceinndrivelsen af offentlige fordringer som nævnt under punkt 5.1.3. i en ny restanceinndrivelsesmyndighed under Skatteministeriet. Efter lovens § 2, *stk.* 3, 1. pkt. overdrages fordringer til restanceinndrivelsesmyndigheden, når betalingsfristen er overskredet, og sædvanlig rykkerprocedure forgæves er gennemført. Såfremt forholdene i særlig grad taler derfor, kan fordringer dog overdrages til restanceinndrivelsesmyndigheden på et tidligere tidspunkt, jf. § 2, *stk.* 3, 4. pkt.

I det omfang opgaver vedrørende opkrævning af parkeringsafgifter ikke er overført til restanceinndrivelsesmyndigheden efter ovennævnte lov, vil kommunalbestyrelsen i medfør af forslaget til en ny bestemmelse i færdselslovens § 122 a, *stk.* 2, også kunne delegerede opgaver af denne karakter til en anden kommunalbestyrelse.

Som det er fremgået, vil en kommunalbestyrelse således efter forslaget kunne bemyndige en anden kommunalbestyrelse til at udføre opgaver i forbindelse med udøvelse af kommunal parkeringskontrol, herunder opgaver der indebærer udøvelse af myndighedskompetence.

Den kommunalbestyrelse, der i henhold til forslaget bemyndiger en anden kommunalbestyrelse til at udføre (myndigheds)opgaver i forbindelse med udøvelse af kommunal parkeringskontrol, bevarer det overordnede ansvar for opgavens udførelse.

At det overordnede ansvar for udførelse af den kommunale parkeringskontrol bevares i den delegerende kommunalbestyrelse indebærer, at kommunalbestyrelsen til enhver tid kan tilbagekalde delegationen helt eller delvist, herunder i konkrete tilfælde.

Det betyder endvidere, at den delegerende kommunalbestyrelse kan fastsætte overordnede retningslinjer for varetagelsen af den kommunale parkeringskontrol i kommunen, som den bemyndigede kommunalbestyrelse er forpligtet til at følge. Den delegerende kommunalbestyrelse har endvidere ansvaret for at informere borgerne om det etablerede samarbejde.

At det overordnede ansvar for udførelse af den kommunale parkeringskontrol bevares i den delegerende kommunalbestyrelse indebærer ligeledes, at den delegerende kommunalbestyrelse fortsat vil være aftalepart i forhold til Rigspolitichefen i forbindelse med kommunalbestyrelsens overtagelse af den kommunale parkeringskontrol. Den delegerende kommunalbestyrelse vil således – i overensstemmelse med den aftale, der indgås med Rigspolitichefen – være ansvarlig for afregning af indbetalinger, der modtages i forbindelse med parkeringskontrollen i kommunen.

En bemyndigelse kan derfor ikke omfatte den delegerende kommunalbestyrelses ansvar for afregning af indbetalinger, der modtages i forbindelse med parkeringskontrol.

Det foreslås, at det i § 122 a, *stk. 3, 1. pkt.*, fastsættes, at parkeringsafgifter pålagt i henhold til bemyndigelse efter det foreslåede *stk. 1 og 2* fordeles efter justitsministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres.

Som følge af ansvaret for varetagelsen af opgaverne forbundet med kommunal parkeringskontrol har den delegerende kommunalbestyrelse både ret og pligt til at føre tilsyn med, hvorledes opgaverne varetages i den bemyndigede kommune. Tilsynspligten omfatter både overholdelsen af det regelsæt, der gælder for udførelsen af kommunal parkeringskontrol, og overholdelsen af eventuelle retningslinjer for opgavevaretagelsen udstedt af kommunalbestyrelsen.

Det følger af færdselslovens § 121, *stk. 2, 1. pkt.*, at der ikke kan klages til højere administrativ myndighed over en af politiet pålagt parkeringsafgift. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse i forhold til parkeringsafgifter pålagt en kommune, der udøver kommunal parkeringskontrol, jf. færdselslovens § 122 a, *stk. 2, jf. § 121, stk. 2, 1. pkt.*

Bestemmelsen om, at en kommunes pålæggelse af en parkeringsafgift ikke kan påklages til højere administrativ myndighed, skal efter forslaget til § 122 a, *stk. 3, 2. pkt.*, fortsat finde anvendelse, og dette gælder, uanset om afgiften pålægges af en kommune efter *stk. 1* eller *stk. 2* i den foreslåede § 122 a. Det samme gælder i øvrigt bestemmelserne i færdselslovens § 121, *stk. 3-5*.

En kommunalbestyrelses afgørelse om pålæggelse af en parkeringsafgift vil således ikke kunne indbringes for højere administrativ myndighed. Dette er som nævnt i overensstemmelse med de gældende regler. Som det er tilfældet i dag, vil der dog kunne indgives indsigelser imod en parkeringsafgift til den kommunalbestyrelse, der har pålagt afgiften. Indsigelser vil endvidere kunne gøres gældende direkte over for fogedretten, hvortil sagen overgår, hvis en parkeringsafgift ikke betales.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at det antages, at der ved delegation mellem sideordnede myndigheder (f.eks. to kommunalbestyrelser) ikke er rekursadgang til den delegerende myndighed. I overensstemmelse hermed bygger lovforslaget på, at der ikke vil være rekursadgang til den delegerende kommune.

Justitsministerens bemyndigelse efter § 122 a, *stk. 1, 2. pkt.*, til at fastsætte nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed foreslås af ordensmæssige grunde flyttet til et nyt *stk. 4*.

Det skal endelig bemærkes, at lovforslaget alene indeholder hjemmel til, at en kommunalbestyrelse kan bemyndige en anden kommunalbestyrelse til at varetage opgaver forbundet med udøvelse af kommunal parkeringskontrol. Det vil således ikke være muligt at delegerede opgaver aretagelsen for så vidt angår myndighedsopgaver til andre myndigheder eller private.

6. Forbud mod at føre hunde i bånd fra motordrevet køretøj, hestekøretøj eller af ridende under færdsel på vej

6.1. Gældende ret

Det følger af § 23 i lov nr. 444 af 9. juni 2004 om politiets virksomhed (politiloven), at justitsministeren fastsætter regler om sikring af den offentlige orden samt beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed, forebyggelse af fare eller ulempe for færdslen, dyr på offentligt sted, offentlige anlæg, husnumre og opslag, erhvervsvirksomhed på veje, offentlige forlystelser, renholdelse af veje, mv.

Ifølge bemærkningerne til politiloven er det forudsat, at en bekendtgørelse om sikring af den offentlige orden mv. som udgangspunkt viderefører de centrale bestemmelser i normalpolitivedtægten.

Bemyndigelsen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger, der trådte i kraft den 1. juli 2005.

Det følger af bekendtgørelsens § 11, at det er forbudt under færdsel på veje at føre hunde i bånd fra motorkøretøj (dvs. bil og motorcykel), cykel med hjælpemotor (nu: knallert) eller hestekøretøj. Heller ikke ridende må føre hunde i bånd. Bestemmelsen er en videreførelse af normalpolitivedtægts § 31, stk. 3.

6.2. Justitsministeriets overvejelser

Det er Justitsministeriets opfattelse, at hensynene bag bekendtgørelsens § 11 primært er af færdselssikkerhedsmæssig karakter. Bestemmelsen hører derfor efter ministeriets opfattelse mere naturligt hjemme i færdselsloven end i bekendtgørelsen om politiets sikring af den offentlige orden mv.

Det foreslås derfor at videreføre bestemmelsen i færdselsloven – i en sprogligt moderniseret form – ved at indsætte et nyt *stk. 2* i lovens § 88. Efter forslaget fastsættes det i færdselslovens § 88, stk. 2, at hunde under færdsel på vej ikke må føres i bånd fra motordrevet køretøj, hestekøretøj eller af ridende.

Det bemærkes, at anvendelsen af begrebet ”motordrevet køretøj” indebærer, at bestemmelsens anvendelsesområde udvides til også at gælde i forhold til traktorer og motorredskaber, hvorfra hunde således – efter forslaget – heller ikke må føres i bånd.

Forslaget indebærer således, at hunde under færdsel på vej ikke må føres i bånd fra bil, motorcykel, traktor, motorredskab, knallert, hestekøretøj eller af ridende.

Endvidere foreslås det samtidig at ophæve § 11 i bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger.

7. Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser

De nye skærpede krav til anvendelse af sikkerhedssele og særligt sikkerhedsudstyr indebærer bl.a., at der i biler med sele ikke må befordres flere personer, end der er seler, og at børn under 3 år ikke må befordres i biler uden sele med særligt tilpasset sikkerhedsudstyr monteret.

Som omtalt ovenfor under pkt. 2.3.3. vil de nye regler bl.a. betyde, at en familie bestående af to forældre og fire eller flere børn ikke længere kan befordres i en almindelig personbil, der alene er udstyret med sikkerhedsudstyr til 5 personer. For at give borgerne tid til at indrette sig på de nye skærpede krav foreslås seledirektivets mulighed for at udskyde ikrafttrædelsestidspunktet udnyttet, således at der indtil den 1. maj 2009 på bagsædet i person- og varebiler fortsat kan befordres flere personer, end der er siddepladser med sele.

Som anført ovenfor under pkt. 2.3. er det endvidere hensigten med de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, at der administrativt – efter Kommissionens godkendelse – bl.a. kan fastsættes regler, der i overensstemmelse med seledirektivets undtagelsesmuligheder viderefører de eksisterende særlige bestemmelser om fritagelse for selepligt (f.eks. helbredsbetaget og i bybusser) og om fritagelse for anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn (f.eks. på bagsædet i en taxi).

Lovforslaget indebærer endvidere en udvidelse af kommunernes muligheder for at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol og giver herved kommunerne mulighed for at tilrettelægge opgavevaretagelsen forbundet med parkeringskontrol mere smidigt.

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser eller øvrige administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

Ved lovforslaget bemyndiges transport- og energiministeren til at fastsætte regler om personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter end førere og passagerer. Endvidere udvides transport- og energiministerens bemyndigelse vedrørende mulighederne for bl.a. at forbyde forhandling af udstyrsdele, tilbehør til køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr.

Transport- og energiministerens anvendelse af denne bemyndigelse vil eventuelt kunne medføre visse økonomiske konsekvenser for det offentlige, erhvervslivet og borgerne.

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmel-

se af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer under 3,5 ton i dansk ret.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser, der hjemler en administrativ gennemførelse af dele af Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler.

	Positive konsekvenser /mindreudgifter	Negative konsekvenser /merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Med lovforslaget udvides kommunernes muligheder for at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen af betydning
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer under 3,5 ton i dansk ret.</p> <p>Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser, der etablerer hjemmel til en administrativ gennemførelse af dele af Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler.</p>	

8. Hørte myndigheder mv.

Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Automobil Teknisk Institut, Borgernes Havarikommission, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks TransportForskning, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Forening for International Mo-

torkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Cykelhandlere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Speditører, Danske Sælgere, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Invalideorganisationer, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Frederiksbergs Kommune, Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS), Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Hærens Logistikskole, Hærens Operative Kommando, Håndværksrådet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, MC-Touring Club Danmark, Mobil uden bil, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Odsherredsgruppen, Politidirektøren i København, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Roskilde, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Skatteministeriet, Transport- og Energiministeriet, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) og Veteran Knallertklubben Aktiv.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

I lovforslagets bilag 1 er de foreslåede bestemmelser sammenholdt med de gældende regler.

Til § 1

Til nr. 1

Ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 om ændring af færdselsloven (Sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel mv.) blev færdselslovens hidtil gældende terminologi ændret. Enhver overtrædelse af lovens forbud mod at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, efter indtagelse af alkohol, benævnes nu spirituskørsel. Betegnelsen ”promillekørsel” anvendes således ikke længere. Den foreslåede ændring af overskriften til færdselslovens § 53 er en konsekvens heraf.

Til nr. 2

Ændringen er af rent sproglig karakter. Der tilsigtes således ingen ændring af anvendelsesområdet.

Til nr. 3

Det foreslås, at ordet ”forhandling” ændres til ”salg og markedsføring”. Ved salg og markedsføring forstås såvel forhandling som forudgående annoncering og lignende.

Hjemlen til at fastsætte forbud udvides til også at omfatte køretøjer. Det er hensigten, at den udvidede bemyndigelse skal anvendes til at udstede forbud mod markedsføring af ulovlige køretøjer, udstyrsdele og tilbehør, der ikke er underlagt krav om forudgående godkendelse.

Regler fastsat i medfør af denne udvidede bemyndigelsesbestemmelse vil være omfattet af færdselslovens § 118, stk. 8, 1. pkt., hvoraf det følger, at der i forskrifter udstedt med hjemmel i færdselsloven kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Til nr. 4

Det foreslås at forbeholde færdselslovens § 80 til at vedrøre bestemmelser om anvendelse af sikkerhedssele. Bestemmelser om sikkerhedsudstyr til børn, som fremgår af den gældende § 80, foreslås således udskilt til en særskilt bestemmelse i § 80 a, jf. punkt 2.3.2. i de almindelige bemærkninger. De foreslåede ændringer af § 80 er en konsekvens af denne udskillelse.

Til nr. 5

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse i færdselslovens § 80 a, som indeholder bestemmelser om sikkerhedsudstyr til børn. Ved bestemmelsen gennemføres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 (seledirektivet) i dansk ret.

Efter den foreslåede bestemmelses *stk. 1* skal børn med en legemshøjde på under 135 cm under befordring i person-, vare- og lastbiler, der har passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler, anvende godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

Er der i en person-, vare- eller lastbil ikke passagersiddepladser, der er forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr, må børn under tre år efter *stk. 2* ikke befordres heri, mens børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm skal befordres på en siddeplads på et andet sæde end forsædet.

Det foreslås endvidere i *stk. 3* at forbyde, at børn befordres i bil i en bagudvendende barnestol på en passagersiddeplads med frontairbag, medmindre airbaggen er deaktiveret.

Ved befordring i busser skal børn efter forslaget til *stk. 4* anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed.

Det foreslåede *stk. 5* indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn med en legemshøjde på under 135 cm, herunder om at *stk. 1, 2 og 4* helt eller delvis ikke skal finde anvendelse. Bemyndigelsen vil blive udmøntet i en bekendtgørelse.

Efter forslaget til *stk. 6, 1. pkt.* vil det – som i dag – være føreren, der skal påse, at bestemmelserne om anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn overholdes. Overtrædelse af førerens pligt efter § 80 a, *stk. 6, 1. pkt.*, vil i øvrigt efter forslaget blive omfattet af det såkaldte klippekortsystem for så vidt angår tilsynspligten i relation til reglerne i § 80 a, *stk. 1-2*, jf. nedenfor under de specielle bemærkninger til nr. 13.

Muligheden for administrativt at fritage føreren af en bus for denne tilsynspligt og erstatte denne med eksempelvis en oplysningspligt foreslås opretholdt i *stk. 6, 2. pkt.* Det bemærkes i den forbindelse, at den gældende bemyndigelse hertil er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005 om ændring af bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v., der trådte i kraft den 1. september 2005.

Der henvises til punkt 2.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Til brug for gennemførelse af seledirektivet i dansk ret foreslås endvidere indsat en ny bestemmelse i færdselslovens § 80 b.

I bestemmelsens *stk. 1* foreslås fastsat, at antallet af passagerer, der befordres på forsædet – henholdsvis bagsædet (-sæderne) – i en bil ikke må overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler.

Disse hovedregler foreslås fraveget i *stk. 2*, idet reglerne i *stk. 1* ikke skal finde anvendelse ved befordring i biler, hvor passagersiddepladserne på forsædet henholdsvis bagsædet (- sæderne) ikke er forsynet med sikkerhedsseler.

De foreslåede regler og undtagelser indebærer, at der i en bil, hvor bagsædets (-sædernes) siddepladser er forsynet med sikkerhedsseler, højst vil kunne befordres et antal passagerer svarende til antallet af siddepladser med sikkerhedsseler på bagsædet (-sæderne). Er der ikke monteret sikkerhedsseler på siddepladserne på bagsædet (-sæderne), vil antallet af passagerer, der lovligt kan befordres herpå, alene være begrænset af reglerne i færdselslovens § 82 om køretøjers belæsning. Det samme gør sig gældende for så vidt angår befordring af passagerer på en bils forsæde.

Efter *stk. 3* bemyndiges justitsministeren til at fastsætte regler om, at *stk. 1* ikke skal finde anvendelse i særlige situationer, herunder ved befordring af passagerer, som i medfør af regler fastsat efter § 80, *stk. 3*, og § 80 a, *stk. 5*, er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr, og under befordring ved særlige former for kørsel.

Ansvar for at påse, at bestemmelserne i *stk. 1*, samt regler fastsat i medfør af *stk. 3*, foreslås i *stk. 4* at skulle påhvile passageren, idet en passager let kan konstatere, om der er en siddeplads med sikkerhedssele, som den pågældende kan anvende, jf. *stk. 4, 1. pkt.* Efter forslaget påhviler det for så vidt angår passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, dog føreren at påse, at de nævnte bestemmelser overholdes, jf. *stk. 4, 2. pkt.* Overtrædelse af førerens pligt efter § 80 b, *stk. 4, 2. pkt.*, foreslås desuden omfattet af det såkaldte klippekortsystem, jf. nedenfor under de specielle bemærkninger til nr. 13.

Der henvises til punkt 2.3.3. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Med den foreslåede nye bestemmelse i færdselslovens § 81 a gives der i *stk. 1, nr. 1*, mulighed for at fastsætte krav til sikkerhedsudstyr, der anvendes af andre trafikanter end føreren og passagerne i et køretøj, f.eks. gående og ridende, når den gående og ridende befinder sig på færdselslovens område. Hjemlen vil i første omgang blive udnyttet ved at stille krav til personreflekser

(refleksbrikker). Færdselsstyrelsen vil endvidere overveje, hvorvidt der er behov for tilsvarende regler for refleksveste.

Med det nye *stk. 1, nr. 2*, skabes der hjemmel til at stille krav om anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr. Der vil således administrativt kunne fastsættes nærmere krav til f.eks. gåendes anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr, hvis det viser sig hensigtsmæssigt.

Efter det foreslåede *nø stk. 1, nr. 3*, kan salg og markedsføring af personligt sikkerhedsudstyr forbydes, hvis udstyret ikke opfylder betingelser, der er fastsat i medfør af nr. 1, eller ved deres anvendelse vil medføre, at brugeren af sikkerhedsudstyret eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Forslaget til bestemmelsens *stk. 1, nr. 3*, svarer til den foreslåede ændring af § 68, *stk. 2*, der vedrører køretøjer, udstyrsdele, tilbehør til køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer.

Til nr. 7

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger under punkt 6, foreslås det at videreføre § 11 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger, i færdselsloven.

Bestemmelsens anvendelsesområde udvides dog efter forslaget til også at gælde i forhold til traktorer og motorredskaber. Hunde må således efter forslaget under færdsel på vej hverken føres i bånd fra bil, motorcykel, traktor, motorredskab, knallert, hestekøretøj eller af ridende.

Til nr. 8

De foreslåede ændringer af færdselslovens § 118, *stk. 1 og 2*, er en konsekvens af forslaget om indsættelse af en ny bestemmelse i færdselslovens § 81 a.

Til nr. 9

Rådet og Europa-Parlamentet behandler for tiden et forslag fra Kommissionen til en ny køre- og hviletidsforordning, som skal erstatte Rådets forordning (EF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen).

Med den foreslåede affattelse af færdselslovens § 120 a, *nr. 4*, skabes hjemmel for, at politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af den til enhver tid gældende køre- og hviletidsforordning (forordning om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for

vejtransport). Det samme gør sig i øvrigt gældende som følge af den foreslåede ændring af § 120 a, nr. 5, for så vidt angår den til enhver tid gældende kontrolapparatforordning (forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport).

Til nr. 10

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 122 a indebærer, at kommunalbestyrelser får mulighed for i vidt omfang at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol.

To (eller flere) kommunalbestyrelser vil efter forslaget kunne indgå aftale om, at en af kommunalbestyrelserne helt eller delvis varetager udøvelsen af kommunal parkeringskontrol på den andens (eller de andres) vegne.

En kommunalbestyrelse vil f.eks. kunne lade en anden kommunalbestyrelse varetage den kommunale parkeringskontrol således, at parkeringskontrollører ansat i den bemyndigede kommune pålægger parkeringsafgifter i den delegerende kommune. Endvidere vil en kommunalbestyrelse eksempelvis kunne lade en anden kommunalbestyrelse varetage sagsbehandlingsopgaver i forbindelse med udøvelsen af kommunal parkeringskontrol.

Der henvises til punkt 5.2. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 11 og 12

Ved § 12 i lov nr. 430 af 6. juni 2005 om ændring af forskellige love og om ophævelse af lov om kommunalt samarbejde om opkrævning og inddrivelse, der har virkning fra den 1. november 2005, er § 122 b, stk. 4, ophævet. De foreslåede ændringer er en konsekvens heraf.

Til nr. 13

Efter færdselslovens § 80, stk. 4, påhviler det føreren at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med reglerne herom. Overtrædelse af denne pligt straffes med bøde og er endvidere omfattet af det såkaldte klippekortsystem.

Som anført i bemærkningerne til lov nr. 267 21. april 2004 om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), hvorved klippekortsystemet blev indført, er det Justitsministeriets opfattelse, at børn under 15 år i mange tilfælde ikke kan antages at have forståelse for vigtigheden af at anvende sikkerhedsudstyr, og at særligt små børn vil være helt afhængige af, at føreren sørger for deres fastspændelse under kørslen.

Det er af samme årsag Justitsministeriets opfattelse, at førerens manglende overholdelse af pligten til at sørge for, at børn med en legemshøjde på under 135 cm anvender særligt tilpasset sik-

kerhedsudstyr ved befordring, og at børn ikke befordres i biler, der ikke har en siddeplads med sikkerhedsudstyr, som barnet kan benytte, skal medføre et ”klip” i kørekortet.

Det foreslås på den baggrund, at overtrædelse af førerens pligt efter de foreslåede bestemmelser i § 80, stk. 4, 1. pkt. § 80 a, stk. 1-2, jf. stk. 6, 1. pkt., og § 80 b, stk. 4, 2. pkt., omfattes af klippekortsystemet.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger ikrafttrædelsestidspunktet for de foreslåede bestemmelser.

Det foreslås i *stk. 1*, at § 1, nr. 1-3 og 6-12 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, og at § 11 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger samtidig ophæves.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 4, 5 og 13 træder i kraft den 1. maj 2006, jf. dog *stk. 3*, hvori det foreslås, at der indtil den 1. maj 2009 i person- og varebiler på bagsædet (-sæderne) må befordres et antal personer, der er større end antallet af siddepladser med sikkerhedssele på dette (disse) sæde (sæder). Den lange ikrafttrædelsesfrist skal give borgerne – ikke mindst familier med fire børn eller flere – bedre mulighed for at indrette sig på de krav, som den nye bestemmelse i § 80 b medfører.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret ved lov nr. 217 af 22. april 2002, § 3 i lov nr. 380 af 6. juni 2002, § 1 i lov nr. 1049 af 17. december 2002, lov nr. 432 af 10. juni 2003, lov nr. 267 af 21. april 2004, § 16 i lov nr. 473 af 9. juni 2004, § 1 i lov nr. 363 af 24. maj 2005, § 104 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, § 12 i lov nr. 430 af 6. juni 2005, § 10 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, § 1 i lov nr. 551 af 24. juni 2005, § 9 i lov nr. 552 af 24. juni 2005, § 5 i lov nr. 554 af 24. juni 2005 og § 1 i lov nr. 557 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

Spiritus- og promillekørsel

§ 53. (Udelades)

§ 68. Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarrets og redningsberedskabets køretøjer kan transport- og energiministeren fastsætte fornødne lempelser.

Stk. 2. Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer, såfremt de pågældende dele ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller de ved deres anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Stk. 3. ---

80. Såfremt en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Børn under 3 år skal i stedet for sikkerheds-

1. *Overskriften* til § 53 affattes således:
”*Spirituskørsel*”.

2. I § 68, *stk. 1*, ændres ”personlig sikkerhedsmæssig udrustning” til: ”personligt sikkerhedsudstyr”.

3. § 68, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret eller sikkerhedsudstyret ved anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.”

4. § 80 affattes således:

”Sikkerhedssele

§ 80. Hvis en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne

sele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år, kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Stk. 3. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 4. Føreren skal påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med stk. 1-3 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 5, nr. 1-3.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte regler om,
1) hvordan sikkerhedsudstyr til børn under 3 år skal anvendes,
2) at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr,
3) fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr ved særlige former for kørsel, og
4) at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i stk. 4 nævnte pligt, samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.

under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog stk. 2 og 3 og § 80 a. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Stk. 2. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele, jf. stk. 1, herunder ved særlige former for kørsel.

Stk. 4. Det påhviler føreren at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedssele i overensstemmelse med stk. 1 samt regler herom fastsat i medfør af stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i 1. pkt. nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.”

5. Efter § 80 indsættes:

”Sikkerhedsudstyr til børn

§ 80 a. Ved befordring i andre biler end busser, på motorcykel eller knallert, der har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, skal børn med en legemshøjde på under 135 cm under kørslen anvende godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. I andre biler end busser, der ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, må børn under tre år ikke befordres, mens børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm alene må befordres på et andet sæde end forsædet, jf. dog stk.

5.

Stk. 3. Børn må ikke befordres i bil i en bagudvendende barnestol på en passagersiddeplads med frontairbag, medmindre airbaggen er deaktiveret.

Stk. 4. Ved befordring i bus skal børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved befordring af børn med en legemshøjde på under 135 cm, herunder om at stk. 1, 2 og 4 helt eller delvis ikke skal finde anvendelse.

Stk. 6. Det påhviler føreren at påse, at bestemmelserne i stk. 1-4 samt regler fastsat i medfør af stk. 5, overholdes. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at føreren af en bus helt eller delvis fritages for den i 1. pkt. nævnte pligt samt om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe.

Antallet af passagerer, der lovligt kan befordres

§ 80 b. Antallet af passagerer, der befordres på forsædet i en bil, må ikke overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedssele. Bestemmelsen i 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse for så vidt angår befordring af passagerer på bagsædet eller bagsæderne i en bil.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. pkt., finder ikke anvendelse ved befordring i biler, hvor passagersiddepladserne på forsædet ikke er forsynet med sikkerhedssele. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., finder ikke anvendelse ved befordring af passagerer i biler, hvor siddepladserne på bagsædet eller bagsæderne ikke er forsynet med sikkerhedssele.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte regler om, at stk. 1 ikke skal finde anvendelse i særlige situationer, herunder ved befordring af passagerer, som i medfør af regler fastsat efter § 80, stk. 3, og § 80 a, stk. 5, er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedsudstyr, og under befordring ved særlige former

for kørsel.

Stk. 4. Det påhviler passageren, der lader sig befordre, at påse, at bestemmelsen i stk. 1 samt regler fastsat i medfør af stk. 3, overholdes. For så vidt angår passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, påhviler det dog føreren at påse overholdelsen af bestemmelsen i stk. 1 samt regler fastsat i medfør af stk. 3.”

6. Efter § 81 indsættes i *Kapitel 12*:

”Personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer

§ 81 a. Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om:

- 1) krav til personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer,
- 2) anvendelse af sådant sikkerhedsudstyr og
- 3) forbud mod salg og markedsføring af personligt sikkerhedsudstyr, hvis det ikke opfylder de krav, der er fastsat i medfør af nr. 1, eller ved anvendelse vil medføre, at brugeren af sikkerhedsudstyret eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.”

88. Ingen må lade heste, kreaturer m.v. færdes på vej, uden at de er forsvarligt bevogtet. De må ikke tøjres således, at de kan nå ind på vejen. Såfremt de ikke er tøjret, skal de være adskilt fra vej ved forsvarlig indhegning.

7. I § 88 indsættes som *stk. 2*:

”Stk. 2. Hunde må under færdsel på vej ikke føres i bånd fra motordrevet køretøj, hestekøretøj eller af ridende.”

8. I § 118, *stk. 1* og *2*, ændres ”§§ 80-82” til: ”§§ 80-81, § 82”.

§ 118. Med bøde, jf. dog stk. 6, straffes den, der

- 1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 2, § 10, § 12, § 14-52, § 54, stk. 2-4, § 55 a, stk. 1, § 60, stk. 5, § 60 a, stk. 5, § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 67, § 70, stk. 1 og 2, § 72, §§ 74-75, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, §§ 97-99 og § 105,
- 2) tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til

loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven eller

3) undlader at efterkomme forbud eller påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af § 4, stk. 1, § 5, § 14, stk. 1 og 2, § 15, stk. 1-4, § 16, § 17, stk. 1, §§ 18-29, §§ 31-36, § 37, stk. 4, § 41, §§ 44-49, § 50, stk. 2 og 3, §§ 51 og 52, § 54, stk. 2-4, § 62, stk. 3, § 63, stk. 1 og 2, § 64, § 67, § 70, stk. 1 og 2, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, og §§ 87 og 88 udmåles en skærpet bøde. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved overtrædelse af § 65, når overtrædelsen vedrører et køretøj omfattet af § 43, stk. 1 eller 2.

Stk. 3-10 ---

§ 120 a, Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af

1-3) ---

4) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport,

5) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer eller

6) ---

Stk. 2 ---

§ 122 a. Justitsministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed.

Stk. 2. Parkeringsafgift pålagt i medfør af stk. 1 fordeles efter justitsministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, der udfører kontrollen. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5, finder tilsvarende anvendelse.

9. § 120 a, nr. 4 og 5, affattes således:

”4) Det Europæiske Fællesskabs forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransport),

5) Det Europæiske Fællesskabs forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport eller”

10. § 122 a affattes således:

”Justitsministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter aftale bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvis at varetage den parkeringskontrol, som i medfør af stk. 1 overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 3. Parkeringsafgift pålagt i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 2 fordeles efter justitsministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres. Reg-

lerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed.”

§ 122 b. ---

Stk. 2-4 ---

Stk. 5. Afgørelse efter stk. 5 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 6. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 5 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

Stk. 7. Overskrides den i stk. 7 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Fogedretten kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

11. I § 122 b, stk. 5 og 6, ændres ”stk. 5” til: ”stk. 4”.

12. I § 122 b, stk. 7, ændres ”stk. 7” til: ”stk. 6”.

§ 125. ---

Stk. 2. Føreren skal endvidere betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter stk. 1, men som er omfattet af

1) § 5, stk. 2, § 15, stk. 3, 1. pkt., og stk. 4, § 16, stk. 2, § 18, stk. 1 og 2, § 21, stk. 1-3, § 22, stk. 1, § 24, stk. 1, § 25, § 37, stk. 4, § 80, stk. 4, og § 81, stk. 3,

2-5) ---

Stk. 3-5. ---

13. I § 125, stk. 2, nr. 1, ændres ”§ 80, stk. 4,” til: ”§ 80, stk. 4, 1. pkt., § 80 a, stk. 1-2, jf. stk. 6, 1. pkt., § 80 b, stk. 4, 2. pkt.”

§ 2

Stk. 1. § 1, nr. 1-3 og 6-12 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Samtidig ophæves § 11 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr.

511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger.

Stk. 2. § 1, nr. 4, 5 og 13 træder i kraft den 1. maj 2006, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Uanset bestemmelsen i stk. 2 kan der indtil den 1. maj 2009 på bagsædet eller bagsæderne i person- og varebiler befordres et større antal personer end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedsseler.