

gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelserne i godskørselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af loven (bekendtgørelse om godskørsel).

Er der tale om grove eller gentagne overtrædelser af anden lovgivning end godskørselslovgivningen, kan der derimod ikke umiddelbart ske tilbagekaldelse. Der skal således opfyldes endnu et kriterium, idet den eller de begåede lovovertrædelser som helhed skal være diskvalificerende for vognmanden, hvilket skal forstås således, at vognmanden ikke kan antages at have udøvet sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det er ganske vist vognmanden, der skal løfte bevisbyrden for, at der har været handlet i overensstemmelse med god skik inden for branchen, idet han efter loven skal gøre dette antageligt, men der skal efter gældende praksis foreligge et meget stort antal og/eller meget grove overtrædelser af f.eks. køre- og hviletidsreglerne, før der sker tilbagekaldelse efter denne bestemmelse.

Ved de foreslåede ændringer skal der umiddelbart kunne ske tilbagekaldelse af en tilladelse ved en grov overtrædelse eller gentagne overtrædelser af anden lovgivning end godskørselslovgivningen, idet der først og fremmest skal være fokus på overtrædelser af færdselslovgivningen og reglerne om køre- og hviletid. Det vil herefter være tilstrækkeligt for tilbagekaldelse, at der har kunnet konstateres en grov overtrædelse eller gentagne overtrædelser af f.eks. køre- og hviletidsreglerne.

Et andet element i lovforslaget vedrører beslutningskompetenzen. Efter de eksisterende bestemmelser behandles alle tilbagekaldessager af Vejtransportrådet, efter at rådets sekretariat, Færdselsstyrelsen, har forberedt sagen, indhentet oplysninger/udtalelser fra myndigheder/organisationer og sammenholdt med praksis i tilsvarende sager. I henhold til lovforslaget skal der kunne fastsættes bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser og godkendelser.

Endelig indeholder forslaget en præcisering vedrørende bestyrelses- og direktionsmedlemmers opfyldelse af lovgivningens krav om god skik inden for branchen m.v., høringsforskrifter samt en ændring vedrørende lettere adgang til domstolsprøvelse.

Sammenfattende sigter de foreslåede ændringer mod en forbedring af færdselssikkerheden og en højere standard inden for vognmandserhvervet samt en reduktion af lovovertrædelser inden for erhvervet og som konsekvens heraf en væsentlig nedbringelse af de mange alvorlige færdselsuheld, hvor lastbiler er indblandet.

Udover de foreslåede ændringer til færdselsloven og godskørselsloven vil der ske ændringer i underliggende bekendtgørelser.

I styregruppens rapport er der herudover peget på en række andre initiativer, der tilsammen skal medvirke til at nedbringe det store antal ulykker, hvor lastbiler og busser er inddraget. Der er bl.a. peget på forstærket uddannelsesmæssig indsats, information, holdningskampagner, erhvervets egne virksomhedsprogrammer med henblik på forbedring af trafikikkerheden samt bedre statistikker og analyser af trafikuheld, hvor tunge køretøjer er indblandet. Der er endvidere nedsat en embedsmandsgruppe vedrørende eventuel indførelse af et medvirkenansvar for transportkøbere.

2. Gældende regler om hastighedsbegrænsere, vægt samt køre- og hviletid

Ifølge Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i fællesskabet, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser, skal alle lastbiler, der har en tilladt totalvægt på over 12 tons, og busser, der har en tilladt totalvægt på over 10 tons, have installeret en hastighedsbegrænsere, hvis de er indregistreret første gang den 1. januar 1988 eller senere. For lastbilers vedkommende skal hastighedsbegrænsere være indstillet således, at lastbilen ikke kan køre mere end 90 km/t. Hastighedsbegrænseren skal for bussers vedkommende være indstillet til 100 km/t. Baggrunden for, at disse tal ligger noget over de gældende hastighedsgrænser i Danmark er, at EF har harmoniseret området, således at de tunge køretøjer uden ændring af hastighedsbegrænsere kan køre i de EU-lande, hvor hastighedsgrænserne er højere end i Danmark.

Hastighedsbegrænseren medfører, at brændstoffmængden reduceres. Så snart køretøjets hastighed når den hastighed, som hastighedsbegrænseren er indstillet til, vil køretøjet ikke kunne overskride denne.

Hastighedsbegrænseren og dens forbindelser skal være beskyttet mod uautoriseret justering eller energibrydelse ved at kræve specialværktøj til dette og/eller ved hjælp af plombering. Installation, justering og plombering samt senere indgreb og reparation af de påbudte hastighedsbegrænsere må kun foretages af et autoriseret værksted.

Reglerne om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk er med hjemmel i færdselslovens § 85, stk. 1, fastsat i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 567 af 24. juni 1992 om køretøjers største bredde,