

længde, højde, vægt og akseltryk, som senest ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 700 af 4. september 1997.

Køre- og hviletidsbestemmelserne fremgår af Arbejdsministeriets (nu Trafikministeriets) bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport samt af Rådets forordning 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område indenfor vejtransport og Rådets forordning 3821/85/EØF om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer samt overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR-overenskomsten). Reglerne omfatter dels køretøjer, hvis totalvægt er 3,5 tons eller derover, og som er indrettet til godstransport, dels køretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser

Lovforslaget tilsigter en skærpelse af bødeniveauet for visse overtrædelser af færdselsloven. Endvidere indføres en hjemmel for politiet til at tilbageholde køretøjer.

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det Udvidede Totalbalanceprincip.

Lovforslaget indeholder væsentlige skærpelser af reaktionen ved større hastighedsovertrædelser, for så vidt angår de hastighedsbestemte køretøjskategorier.

Lovforslaget forudsætter ikke, at der iværksættes en forøget kontrolindsats fra politiets side, idet tilbageholdelse kan ske i forbindelse med politiets færdselskontrol. Politiets samlede ressourceforbrug til færdselskontrol skal således ligge på det i dag forudsatte niveau, således som angivet i bl.a. flerårsaftalen om politiet.

Det er behæftet med nogen usikkerhed at angive antallet af sager, hvor bilister efter lovens ikrafttræden overskrider en køretøjsbestemt hastighedsgrænse med mere end 40 %, således at førerretten skal frakendes betinget.

Den skærpede kontrol af tung køretøjer, herunder især de øgede muligheder for såvel betinget som ubetinget frakendelse, må antages at kunne indebære en større arbejdsbelastning for politi, anklagemyndighed og domstole. Samtidig må de skærpede sanktioner dog antages at få en præventiv effekt. Det er således ikke muligt præcist at angive hvilken merbelastning for retsvæsenet de skærpede sanktioner vil medføre.

Den eventuelle merbelastning forudsættes imidlertid at skulle varetages inden for rammerne af de ressourcer, der idag er afsat til kontrolindsatsen på færdselslovens område. Under denne forudsætning vil

lovforslaget ikke nødvendiggøre tilførsel af yderligere ressourcer med henblik på håndhævelse.

I øvrigt bemærkes, at forslaget vil have afledede effekter i form af færre udgifter ved trafikskader, samfundsmæssige besparelser som følge af reduceret materielskade, mindre udgifter for staten til trafikofre og mindre udgifter for kommunerne og amtskommunerne til sygebehandling m.v.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser af økonomisk art. Derimod skønnes den del af forslaget, der vedrører restanceinddrivelse, at kunne indbringe et merprovenu det første år efter lovens ikrafttræden på ca. 20 mio. kr. af de udestående restancer i form af inddrevne beløb. Derefter forventes det, at det årlige merprovenu vil blive mindre i årene efter.

Forslaget vil ikke have administrative konsekvenser for Færdselsstyrelsen, idet styrelsen allerede i vidt omfang foretager den indsamling af oplysninger og forberedelse af sager, der kan føre til tilbagekaldelse af vognmandstilladelser og godkendelser.

4. Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har den direkte erhvervsøkonomiske konsekvens, at en række virksomheder, der konsekvent udfører godskørsel i strid med lovgivningen, herunder særligt færdselslovgivningen og reglerne om køre- og hviletid, i langt videre omfang end hidtil vil kunne miste deres vognmandstilladelse. Forslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at standarden inden for godskørselserhvervet på sigt vil blive højnet.

5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Der er i EU's direktiv vedrørende adgang til godskørselserhvervet og buskørselserhvervet fastsat minimumskrav vedrørende ansøgerens faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel samt regler om tilbagekaldelse af meddelte tilladelser. Kommissionen har fremsat forslag til stramning af disse adgangskrav. De eksisterende danske regler på dette område i godskørselslovgivningen er skærpede i forhold til EU's minimumskrav, og lovforslagets bestemmelser om øget mulighed for tilbagekaldelse af tilladelser m.v. er i overensstemmelse med regeringens ønske om, at der skal være en høj standard inden for erhvervet.

7. Høring

Et udkast til lovforslaget har været forelagt de myndigheder og organisationer, der berøres eller kan tænkes at blive berørt af forslaget.