

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Med lovforslaget ændres definitionen af en traktor som følge af et EF-direktiv, således at traktorer kan være konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t mod de nuværende 30 km/t. Endvidere ændres definitionen af et motorkøretøj. Herudover foreslås der ændringer i færdselsloven om bemyndigelse til trafikministeren om fordeling af indtægter hidrørende fra kommunal parkeringskontrol og indførelse af regler om lønindeholdelsesadgang vedrørende ubetalte parkeringsafgifter. Det foreslås at ophæve bestemmelserne om brugerbetaling ved typegodkendelse og godkendelse af køretøjers indretning og udstyr. Endelig foreslås en præcisering af ministerens bemyndigelse til at lægge opgaver ud til styrelser m.v.

2. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

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

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 inddrevede beløb. Derefter forventes det, at det årlige merprovenu vil blive mindre i de følgende år.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været forelagt Erhvervsministeriets testpanel vedrørende bestemmelsen om lønindeholdelse for ubetalte parkeringsafgifter samt bortfald af betaling for typegodkendelse m.v. Testen viser, at lovforslaget vil påvirke ca. 42% af virksomhederne. For de virksomheder, som lovforslaget berører, får det indledende administrative konsekvenser på engangsbasis, da lovforslaget vil medføre en ændring af virksomhedernes rutiner og systemer omkring lønadministration. Endvidere får virksomhederne løbende admi-

nistrative byrder i form af en forøgelse af deres lønadministration.

4. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

5. Forholdet til EU-retten

Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/54/EF er den konstruktivt bestemte maksimale hastighed for traktorer hævet fra 30 km/t til 40 km/t. Direktivet skal være gennemført i national ret senest den 23. september 1998. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1 og 2.

Dette ændrer ikke på, at traktorer i Danmark kun må køre 30 km/t.

6. Høring

Lovforslaget var en del af forslag til lov om ændring af færdselsloven, godskørselsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (skærpet kontrol af tunge køretøjer m.v.) - L 138 fremsat den 11. december 1997, jf. Folketingstidende 1997-98 (1. samling) tillæg A, spalte 2738 f.f. Lovforslag L 138 har været forelagt de myndigheder og organisationer, der ville blive eller kunne tænkes at blive berørt af forslaget. På den baggrund har forslaget ikke været i en fornyet høring, idet der ikke er foretaget indholdsmæssige ændringer, men alene tekniske tilpasninger af de i forslaget indeholdte bestemmelser i forhold til det ovenfor nævnte lovforslag.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/54/EF er den konstruktivt bestemte maksimalhastighed for traktorer hævet fra 30 km/t til 40 km/t. Ved at forøge den konstruktive maksimale hastighed åbnes der op for, at køretøjerne i meget større antal vil kunne EF-typegodkendes. Direktivet indeholder ikke en