

Udover de foreslåede ændringer til færdselsloven og godskørselsloven vil der ske ændringer i de 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 tunge køretøjer er indblandet. 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 derfor samtidig igangsat initiativer, som ikke kræver lovændringer. Der arbejdes således med en særlig kampagne vedrørende de tunge køretøjer med hovedvægten lagt på information, ligesom der for tiden forberedes en række initiativer med henblik på forbedring vedrørende køreuddannelsen.

Trafikministeriet har herudover aftalt med godskørselsbranchens organisationer, at der gennemføres drøftelser med det formål at forbedre de statistiske muligheder for at følge udviklingen vedrørende overtrædelser og uheld med tunge køretøjer. Et sådant forbedret grundlag vil bl.a. give mulighed for en mere målrettet indsats af både præventiv og kontrolmæssig karakter.

Endelig har en embedsmandsgruppe nedsat under Trafikministeriet overvejet det særlige spørgsmål om speditørers og transportkøbers generelle ansvar for medvirken til overtrædelse af lovgivningen i forbindelse med godskørsel. Det er embedsmandsgruppens vurdering, at de gældende regler om medvirken i straffelovens § 23 må anses for tilstrækkelige også i disse situationer, og at der på den baggrund ikke er behov for særskilt regulering af spørgsmålet i færdselsloven eller godskørselsloven. Politiet og anklagemyndigheden har endvidere tilkendegivet, at der vil blive udtaget en række egnede sager med henblik på en nærmere undersøgelse og efterforskning samt prøvelse af spørgsmålet for domstolene.

3. Gældende regler om hastighedsbegrænsere, største tilladte totalvægt 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, som ændret ved bekendtgørelse nr. 467 af 12. juni 1995, 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 i timen. Hastighedsbegrænseren skal for bussers vedkommende være indstillet til 100 km i timen. For busser kan der derudover være en tolerance på indtil 5 km i timen. 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 brændstofforbruget reduceres. Så snart køretøjet når den hastighed, som hastighedsbegrænseren er indstillet til, vil køretøjet ikke kunne køre hurtigere.

Hastighedsbegrænseren og dens forbindelser skal være beskyttet mod uautoriseret justering og energifrydelse ved plombering eller ved, at justering m.v. forudsætter besiddelse af specialværktøj. Installation, justering og plombering samt senere indgreb i og reparation af de påbudte hastighedsbegrænsere må kun foretages af et autoriseret værksted.

Reglerne om køretøjers største tilladte totalvægt er med hjemmel i færdselslovens § 85, stk. 1, fastsat i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 567 af 24. juni 1992 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, som senest ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 700 af 4. september 1997.

Regelgrundlaget på køre- og hviletidsområdet findes i dag i § 2, stk. 3, nr. 5, § 41, stk. 2, § 53, § 58, stk. 2, samt §§ 74, 84 og 86 i lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 497 af 29. juni 1998, samt endvidere i lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

De detaljerede køre- og hviletidsbestemmelser fremgår af Arbejdsministeriets 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 inden for 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).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslagsets § 1, nr. 2, 4 og 5, om overførelse af kompetence vedrørende køre- og hviletidsbestemmelserne fra Arbejdsministeriets til Trafikministeriets område, hvor-