

Lovforslag nr. L 138. Fremsat den 11. december 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven¹⁾, godskørselsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler

(Skærpet kontrol af tunge køretøjer m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 98 af 9. februar 1994, lov nr. 382 af 18. maj 1994, lov nr. 317 af 17. maj 1995, lov nr. 1123 af 20. december 1995 og senest ved lov nr. 468 af 10. juni 1997, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 13, affattes således:

»13. *Motorkøretøj*:

motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.«

2. § 2, nr. 14, affattes således:

»14. *Motorredskab*:

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.«

3. § 2, nr. 24, affattes således:

»24. *Traktor*:

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen.«

4. I § 86, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»Tilsvarende gælder for kørsel med blokvogn i ubelæst stand, såfremt blokvognen overskrider de i medfør af §§ 84 og 85 fastsatte bestemmelser om køretøjers bredde, længde og højde samt køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk.«

5. I § 118, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ved bødens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen vedrører forskrifter om hastighedsbegrænsers funktion udstedt i medfør af § 68 eller forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk udstedt i medfør af § 85.«

6. I § 118, stk. 6, indsættes efter 1. pkt.:

»Der kan i den forbindelse fastsættes bestemmelser om, at der ved udmåling af bøden skal tages særligt hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende overtrædelse medfører.«

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv 97/54/EF, EFT nr. L 277 af 10.10. 1997, side 24.

7. § 119 a, stk. 1, affattes således:

»Såfremt en sag om

- 1) spiritus- eller promillekørsel,
 - 2) indgreb m.v. i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a,
 - 3) overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller,
 - 4) overtrædelse af forskrifterne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4,
- ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.«.

8. § 119 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. En sag om

- 1) spiritus- eller promillekørsel,
 - 2) indgreb m.v. i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a,
 - 3) overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller,
 - 4) overtrædelse af forskrifterne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4,
- hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.«.

9. Efter § 120 indsættes før overskriften til § 121:

»§ 120 a. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af forskrifter om hastighedsbegrænsers funktion udstedt i medfør af § 68 om køretøjers indretning og udstyr m.v., forskrifter udstedt i medfør af § 85 om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk, Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændrin-

ger, forskrifter, som er udstedt til supplerende gennemførelse af de nævnte forordninger, samt AETR-overenskomsten.

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder reglerne i retsplejelovens §§ 824 og 825 om beslaglæggelse af ting, der findes at burde konfiskeres, tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.«.

10. § 122 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Parkeringsafgift pålagt i medfør af stk. 1 fordeles efter trafikministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, der udfører kontrollen. Reglerne i § 12, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5 finder tilsvarende anvendelse«.

11. Efter § 122 a indsættes før overskriften til § 123:

»Lønindeholdelse, modregning m.v.

§ 122 b. Ubetalt parkeringsafgift kan med tillæg af omkostninger, herunder rykkergebyr, inddrives af inddrivelsesmyndigheden, jf. stk. 2, ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat, i tilbagebetaling af vægtafgift, jf. § 6, stk. 5, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og i tilbagebetaling af afgift af bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 5, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Stk. 2. Inddrivelsen efter stk. 1 foretages af politiet for så vidt angår parkeringsafgifter, som politiet opkræver, jf. § 121, og af kommunen for så vidt angår parkeringsafgifter, som kommunen opkræver, jf. § 122 a.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse og modregning.

Stk. 4. Inddrivelsesmyndigheden kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre offentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold. Oplysningerne kan overføres elektronisk.

Stk. 5. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for inddrivelsesmyndigheden om berettigelsen af et meddelt pålæg om løninde-

holdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat, i tilbagebetaling af vægtafgift og i tilbagebetaling af afgift efter bilens brændstofforbrug. Begæringen fremsættes over for inddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigtelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Stk. 6. Afgørelse efter stk. 5 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 7. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 5 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

Stk. 8. 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.

§ 122 c. I forskrifter om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse og modregning for ubetalt parkeringsafgift m.v. udstedt i medfør af § 122 b, stk. 3, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

12. § 124 fophæves.

13. § 124 i ophæves.

14. I § 124 j, stk. 1, indsættes efter »historisk korrekte emaljenummerplader,«: »blokvognsnummerplade,«.

15. Efter § 125 indsættes efter overskriften til § 126:

»§ 125 a. Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænser eller dens forbindelser eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb. Det samme gælder, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Stk. 2. Frakendelsen sker ubetinget. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog ske betinget.«

16. I § 126, stk. 1, nr. 2, ændres »§§ 42 og 43« til: »§ 42 og kap. 15.«

17. I § 126, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nye numre:

- »3) under kørsel i et af de i § 43 nævnte køretøjer, under kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. § 86, stk. 1, samt ved slæbning af køretøjer, jf. § 70, stk. 4, har overskredet de for sådanne køretøjer tilladte hastigheder, eller en lavere hastighedsgrænse fastsat i medfør af kap. 15, med mere end 40%,
- 4) under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3500 kg har gjort sig skyldig i overtrædelse af de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30%,«.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 5 og 6.

18. § 126, stk. 2, nr. 2, affattes således:

»2) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1-5,«.

19. § 134 a, stk. 1, affattes således:

»Trafikministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen eller en anden under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tilagt trafikministeren.«

§ 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 259 af 12. april 1995, som ændret ved § 32 i lov nr. 386 af 22. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Selskabets bestyrelses- og direktionens medlemmer skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1, 3-5, 7 og 8, 2. led.«.

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.

2. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 4«.

3. § 8, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven. Ministeren kan herunder bestemme, at afgørelser, der er truffet af Færdselsstyrelsen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Sådanne bestemmelser er ikke, medmindre ministeren bestemmer andet, til hinder for, at Vejtransportrådet på eget initiativ kan tage en afgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen, op til nærmere undersøgelse og afgørelse.«.

4. Efter § 8 indsættes før overskriften til § 9:

»§ 8 a. Færdselsstyrelsen kan indhente alle nødvendige oplysninger, herunder udtalelser fra myndigheder og organisationer i forbindelse med behandling og afgørelse af sager og ved forberedelse af sager for Vejtransportrådet.«.

5. I § 12, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Tilbagekaldelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

6. I § 12 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. En tilladelse kan herudover tilbagekaldes, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt anden lovgivning, herunder særligt færdselslovgivningen samt reglerne om køre- og hviletid. Tilbagekaldelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

7. I § 12, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«.

8. I § 13, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 2 og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3« til: »§ 12«.

9. I § 13, stk. 4, ændres »§ 12, stk. 2« til: »§ 12, stk. 1-2 og 4-5«.

10. I § 13, stk. 5, ændres »§ 12, stk. 2 og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3« til: »§ 12«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 817 af 12. september 1996, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 363 af 2. juni 1997, foretages følgende ændring:

1. I § 6, stk. 5, indsættes efter »jf. færdselslovens § 121«: », § 122 a og § 122 b«.

§ 4

I lov nr. 360 af 2. juni 1997 om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler foretages følgende ændring:

1. I § 4, stk. 5, indsættes efter »jf. færdselslovens § 121«: », § 122 a og § 122 b«.

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 1998, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Færdselslovens §§ 122 b og 122 c, som er affattet ved denne lovs § 1, nr. 11, finder også anvendelse på fordringer, der er forfaldne før lovens ikrafttræden.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 1, nr. 12 og 13 har virkning fra 1. januar 1998.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indledning

Med lovforslaget tages en række initiativer for at skærpe indsatsen over for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser om hastighed, vægt og brug af hastighedsbegrænsere begået under kørsel med »tunge køretøjer«.

Samtidig skærpes indsatsen overfor overtrædelser af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, som ikke kun vil omfatte førere af tunge køretøjer, men førere af alle køretøjer, der er omfattet af særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Endvidere har lovforslaget til hensigt at gøre reglerne vedrørende tilbagekaldelse af tilladelser (godkendelser) i henhold til godskørselsloven mere effektive med det formål at nedbringe antallet af lovovertrædelser i forbindelse med lastbilkørsel væsentligt.

Herudover foreslås der ændringer i færdselsloven om bemyndigelse til trafikministeren om fordeling af indtægter hidrørende fra kommunal parkeringskontrol, indførelse af regler om lønindeholdelsesadgang vedrørende ubetalte parkeringsafgifter samt ændringer af bestemmelserne om blokvogne. Samtidig 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. Endelig ophæves bestemmelserne om brugerbetaling ved typegodkendelse og godkendelse af køretøjers indretning og udstyr.

1. Forstærket indsats vedrørende tunge køretøjer

I sommeren 1996 nedsatte trafikministeren en styregruppe, der gennem et udredningsarbejde skulle beskrive og analysere problemstillingen vedrørende et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, som var konstateret blandt andet ved færdselspolitiets målrettede kontroller. Trafikministeren besluttede at inddrage buskørselsområdet i arbejdet. Styregruppen afgav i maj 1997 »Rapport om trafikikkerhedsmæssige forhold i relation til lastbiler og busser«. I rapporten konkluderer styregruppen bl.a., at det på en lang række områder er nødvendigt at skærpe

sanktionerne for at tilskynde til overholdelse af den gældende lovgivning på området.

Det er regeringens opfattelse, at en lang række af styregruppens forslag til skærpede sanktioner bør indarbejdes i lovgivningen. Herudover finder regeringen, at der bør tages en række andre initiativer til at sikre, at bestemmelserne for tunge køretøjer overholdes.

På færdselslovområdet går hovedindsatsområderne på følgende tiltag:

Udmåling af skærpede bøder i tilfælde af overtrædelse af forskrifter vedrørende overlæs og hastighedsbegrænsere, idet det anses som en grov forseelse at udføre kørsel med overlæs eller ikke funktionsdygtige hastighedsbegrænsere. De foreslåede skærpelser vedrører førere samt ejere og brugere af køretøjet.

Tilbageholdelse af et køretøj ved overtrædelse af forskrifter om hastighedsbegrænsers funktion, idet udviklingen har vist, at der i nogle tilfælde foretages indgreb i disse med henblik på at få køretøjets hastighed hævet. Endvidere skal der kunne ske tilbageholdelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk. Der vil også kunne ske tilbageholdelse af et køretøj i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, eller hvis kontrolapparatet ikke er funktionsdygtigt, eller ikke er i overensstemmelse med gældende regler.

Endelig vil føreren kunne få frakendt førerretten, hvis føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere, eller føreren vidste eller burde have vidst, at der var foretaget et sådant indgreb. Det samme gælder, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Der vil i tilfælde af overtrædelse af hastighedsgrænserne for de hastighedsbestemte køretøjskategorier kunne ske betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser med mere end 40 % eller ved kørsel med mere end 30 % overlæs.

Efter den eksisterende *lov om godskørsel* kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel, såfremt indehaveren af tilladelsen eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne

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,

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 skærper 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.

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen forelagt de myndigheder og organisationer, der berøres eller kan tænkes at blive berørt af lovforslaget.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1, 2 og 3

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 maksimalhastighed åbnes der op for, at køretøjerne i meget større antal vil kunne EF-typegodkendes. Direktivet indeholder ikke en pligt for medlemsstaterne til at forøge den tilladte hastighed for traktorer under kørsel. Direktivet skal være gennemført i national ret senest den 23. september 1998.

Færdselsloven indeholder samtidig en bestemmelse om, at traktorer skal være konstrueret, så de »kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed«. Direktivet indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse, hvorfor den bør udgå. Det vil indebære, at traktorerne kan benytte de fra lastbiler kendte elektroniske hastighedsbegrænsere og dermed køre med et lavere omdrejningstal ved deres maksimalhastighed, hvorved der opnås en miljømæssig fordel (støj og forurening).

Forslaget indebærer ikke en ændring af den tilladte hastighed for traktorer under kørsel, som fortsat vil være 30 km/t.

På et senere tidspunkt kan det derimod overvejes at sætte den tilladte hastighed under kørsel op fra de nuværende 30 km/t til 40 km/t, selvom direktivet som nævnt ikke indebærer en pligt for medlemsstaterne hertil. I den forbindelse kan det overvejes at ændre de danske regler om traktorkørsel for derved at eliminere mulige negative færdselssikkerhedsmæssige aspekter. Trafikministeriet har i samarbejde med Færdselsstyrelsen og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning iværksat en analyse om hensigtsmæssigheden af at indføre en eventuel ændring af færdselslovens bestemmelser om hastighedsgrænsen for kørsel med traktorer.

For motorredskaber er der som for traktorer en bestemmelse i færdselsloven om, at de skal være konstrueret, så de »kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed«. Når bestemmelsen udgår af definitionen af en traktor, vil det være naturligt tilsvarende at fjerne den fra definitionen af et motorredskab. De samme miljøhensyn som for traktorer gør sig gældende her.

Ændringen af definitionen af motorkøretøjer er en konsekvens af de foreslåede ændringer af definitio-

nen af henholdsvis traktor og motorredskab, samt en tidligere ændret definition af knallert. Endelig er ordet godsbefordring ændret til godstransport.

Til nr. 4

Efter de gældende bestemmelser for blokvogekørsel kræves politiets tilladelse til kørsel med belæssede blokvogne, men ikke til kørsel med ubelæssede blokvogne. Før færdselsloven af 1976 krævedes politiets tilladelse til kørsel med blokvogn i både belæst og ubelæst stand, men denne ordning blev anset for unødigt rigoristisk og medførte betydelig administration for politiet. Kravet om politiets tilladelse til kørsel med tomme blokvogne blev derfor ophævet.

Som følge af den tekniske udvikling findes der i dag flere større blokvogne, som også i ubelæst stand ikke opfylder gældende krav til køretøjers vægt og dimensioner. I praksis er det den tilladte bredde, der overskrides.

Af færdselssikkerhedsmæssige grunde anses det for u hensigtsmæssigt, at kørsel med disse køretøjer foregår uden politiets tilladelse, når politiets tilladelse kræves for andre køretøjer, der ikke opfylder kravene til køretøjers vægt og dimensioner.

Til nr. 5 og 6

Efter de gældende bestemmelser kan der i forskrifter udstedt i medfør af loven fastsættes straf af bøder for overtrædelse af regler i forskrifterne. Endvidere kan der for overtrædelse af forskrifter, der er udstedt efter § 85, stk. 1, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet et objektivt bødeansvar.

Forslagene medfører, at det betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen vedrører kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere eller største tilladte totalvægt (overlæs). Stramningerne omfatter både fører og den registrerede ejer eller bruger, der efter § 67, stk. 2 og 3, har ansvaret for køretøjet.

Hvis en hastighedsbegrænser er ude af funktion, vil køretøjet kunne køre mere end de 90 km/t eller 100 km/t, begrænseren skal være indstillet til, hvilket vil forøge risikoen for alvorlige uheld. På denne baggrund bør kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere anses for at være en grov forseelse. Bøderne bør afspejle denne potentielle risiko for overskridelse af hastighederne, når hastighedsbegrænseren er ude af funktion.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af bestemmelserne for hastighedsbegrænsere ligger i dag på bøder op til 1.000 kr. Kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere bør under hensyn til forseelsens grovhed ved udmåling af bøden sidestilles med en

hastighedsoverskridelse på 70 % eller derover. Dette gælder både føreren og den registrerede ejer eller bruger af køretøjet. I gentagelsestilfælde foreslås udmålt en bøde på linie med en 100 % overskridelse af hastighedsgrænserne. Disse bødesatser er i dag på henholdsvis 3.600 kr. og 6.800 kr.

Disse satser forventes at blive anvendt, uanset grunden til at hastighedsbegrænsere ikke er funktionsdygtig. Som nævnt, vil ikke funktionsdygtige hastighedsbegrænsere medføre, at køretøjet kan køre mere end 90 km/t eller 100 km/t. Bødesatsen bør derfor anvendes i alle tilfælde uafhængigt af, om en hastighedsoverskridelse er konstateret eller ej. Hvis der samtidig konstateres en hastighedsoverskridelse, bør der også udmåles en bøde herfor.

Kørsel med overlæs vil endvidere medføre en forøget risiko for færdselsuheld, idet bremselængden for et køretøj forøges, når køretøjets vægt forøges.

Ved fastlæggelsen af den generelle risikoforøgelse, som kørsel med overlæs medfører, tages udgangspunkt i den procentvise overskridelse af de størst tilladte værdier for det pågældende køretøjs totalvægt.

Sanktionsniveauet for kørsel med overlæs opgøres i dag efter Rigsadvokatens bødekatolog ved en udmåling af bøden for føreren med 20 kr. for hvert procentpoint, den faktiske vægt overstiger den tilladte totalvægt. For ejere eller brugere er beløbet 50 kr. for hvert procentpoint. En overskridelse af den tilladte totalvægt på f.eks. 10 % vil udløse en bøde på henholdsvis 200 kr. eller 500 kr. Af hensyn til forseelsens færdselssikkerhedsmæssige risiko bør sanktionen for kørsel med overlæs skærpes væsentligt i forhold til den nuværende bødestørrelse. Bødestørrelsen for føreren bør lægges således, at f.eks. en 10 % overskridelse af totalvægten bør sanktioneres med en bøde på minimum 1.000 kr., det vil sige 100 kr. for hvert procentpoint, den faktiske vægt overstiger den tilladte totalvægt. For ejer eller bruger af køretøjet bør bødestørrelsen lægges således, at f.eks. en 10 % overskridelse af totalvægten bør sanktioneres med en bøde på minimum 2.500 kr., det vil sige 250 kr. for hvert procentpoint.

I gentagelsestilfælde forhøjes bøden til ejer eller bruger med 1.000 kr. pr. forstraf. Endvidere skal der ske en yderligere forhøjelse ifølge Rigsadvokatens bødekatolog ved flere end ti forstraffe.

De anførte bødestørrelser er ikke til hinder for, at domstolene i konkrete tilfælde med konkret begrundelse kan fravige disse.

Skærpelsen af saktionsniveauet vil også blive indarbejdet i de relevante forskrifter, når lovforslaget er vedtaget.

Til nr. 7

Efter færdselslovens § 119 a, stk. 1, kan sager om spiritus- eller promillekørsel samt sager om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2, med mere end 70 % afgøres udenretligt, såfremt det skønnes, at forholdet ikke vil medføre højere straf end bøde, og såfremt den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelser, og vedtager dels en bøde, dels en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Der foreslås indført bestemmelser om betinget frakendelse af førerretten henholdsvis ved en overskridelse af de køretøjsbestemte og lokalt fastsatte hastighedsgrænser med mere end 40 % begået ved kørsel med køretøjer omfattet af de hastighedsbestemte køretøjskategorier, herunder blokvogne, mobilkraner og slæbning af køretøjer, henholdsvis ved kørsel med overlæs på mere end 30 % af den tilladte totalvægt. Betinget frakendelse af førerretten ved kørsel med overlæs omfatter alene køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3500 kg.

Endvidere foreslås, at der indføres en bestemmelse om ubetinget frakendelse af førerretten ved indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere efter § 125 a.

Da der ved hastighedsovertrædelser på mere end 40 % og ved kørsel med overlæs på mere end 30 % og ved indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere ikke vil skulle foretages en retlig vurdering af spørgsmålet om, hvorvidt disse forseelser har fremkaldt fare for skade på person eller ting, foreslås det, at også disse sager på samme betingelser, som de ovenfor nævnte sager, kan afgøres udenretligt.

Til nr. 8

Forslaget er en konsekvens af forslaget i nr. 7, idet en sag, der afgøres indenretligt, om indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere, overtrædelser af hastighedsgrænser og overlæs også skal kunne afgøres således, at tiltalte vedtager en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.

Til nr. 9

Ved kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere, kørsel med overlæs og kørsel, hvor der sker overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne er hovedsigtet med bestemmelsen, at køretøjet tilbageholdes, indtil forholdene er bragt i orden.

Det er givet, at formålet med at sætte hastighedsbegrænsere ud af funktion er at forøge køretøjets hastighed ud over de 90 km/t eller 100 km/t, som hastighedsbegrænsere skal være indstillet til. Denne

forøgelse af hastigheden medfører risiko for flere alvorlige uheld.

I styregruppens rapport om trafikikkerhedsmæssige forhold i relation til lastbiler og busser er foreslået, at der sker en effektiv tilbageholdelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af forskrifter om største tilladte totalvægt (overlæs) og af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Baggrunden for de foreslåede bestemmelser er blandt andet, at de målrettede storvognskontroller, som Rigspolitichefens Færdselspolitiet har foretaget, har vist en stigende tendens i antallet af overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt og køre- og hviletidsbestemmelserne samt af fejl ved kontrolapparatet. Herudover viser resultaterne af Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol et stort antal overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Ved konstaterede overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt kan tilbageholdelsen alene opretholdes, indtil der er foretaget omlæsning.

Det er hensigten, at den nuværende bagatelgrænse skal fastholdes, jf. Justitsministeriets cirkulære af 19. november 1979 om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt, hvorefter der rejses tiltale, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 7 %.

Formålet med tilføjelsen af de foreslåede bestemmelser om hastighedsbegrænsere og kontrolapparatet er blandt andet at kunne tilbageholde køretøjer, hvis hastighedsbegrænseren eller kontrolapparatet i et køretøj ikke fungerer eller ikke er i overensstemmelse med gældende regler. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil apparatet er gjort funktionsdygtigt eller er bragt i overensstemmelse med gældende regler enten af en autoriseret reparatør på stedet, eller ved at køretøjet bringes til et autoriseret værksted.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er endvidere at kunne tilbageholde køretøjet, hvor føreren har overtrådt bestemmelserne om daglig køretid, køretid uden pauser, samlet køretid inden for to på hinanden følgende uger, hviletid, herunder den daglige hviletid og den ugentlige hviletid, således at føreren enten på stedet skal hvile ud eller holde pause, eller således at der tilkaldes en anden fører, der i overensstemmelse med de gældende regler kan fortsætte kørslen. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil føreren er udhvilet, har holdt pausen eller, der er tilkaldt en anden fører.

Til nr. 10

Efter den gældende bestemmelse tilfalder en parkeringsafgift, der i den pågældende kommune alene kontrolleres af kommunalbestyrelsen, kommunen, mens anden parkeringsafgift tilfalder staten.

Det fremgår af aftalen mellem regering og kommunerne om kommunernes økonomi for 1998, at trafikministeren kan beslutte, at den enkelte kommune kan overtage dele af P-kontrollen fra politiet. Det vil således være frivilligt for en kommune at deltage i ordningen. Hvis alle kommuner beslutter sig til at overtage P-kontrollen, vil det medføre et indtægtstab for staten svarende til det mistede provenu ved politiets P-kontrol. Henset til at ordningen er frivillig for kommunerne, og at der således ikke kan forventes en samlet tilmelding til ordningen, vil indtægterne ikke på hensigtsmæssig måde kunne udlignes mellem staten og kommunerne via bloktilskuddene. Det foreslås derfor, at trafikministeren kan beslutte, hvorledes indtægterne ved ordningen skal fordeles mellem staten og den enkelte kommune, der beslutter at udføre kontrollen. Dette vil ske efter forhandlinger med de kommunale parter.

Kommunal parkeringskontrol har hidtil kun været udført i Københavns og Frederiksberg kommuner, hvor der blev fundet en særlig løsning på fordelingen af indtægterne mellem staten og kommunerne ved ordningens start.

Det kan i øvrigt oplyses, at der mellem trafikministeren, justitsministeren og kommunerne er enighed om at udvide det område, hvor kommunerne i medfør af § 122 a, stk. 1, skal kunne pålægge afgifter til flere typer forseelser, og at der p.t. føres drøftelser med de kommunale parter om fordelingen mellem staten og kommunerne af de afgifter, kommunerne opkræver.

Ved kommunal overtagelse af parkeringskontrollen finder reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven anvendelse for de af politiet ansatte særlige parkeringskontrollører.

Til nr. 11

Det foreslås, at der indføres lønindeholdelsesadgang for ubetalt parkeringsafgift, rykkergebyr m.v., som opkræves enten af politiet eller kommunen.

Forslaget bemyndiger politi eller kommune til at inddrive disse restancer ved modregning i overskydende skat, i tilbagebetaling af vægtafgift og i afgift efter bilens brændstofforbrug samt ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om indrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Samtidig gives der skyldneren adgang til at få indbragt sin sag for fogedretten.

Det bemærkes i den forbindelse, at fogedrettens afgørelser kan kæres til Landsretten. Har sagen en økonomisk værdi af højst 10.000 kr., kræves dog tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

Endvidere bemærkes, at såfremt skyldneren fremfører indsigelser vedrørende sagens faktiske eller ret-

lige omstændigheder, der nødvendiggør en omfattende bevisførelse, vil fogedretten kunne nægte at fremme udlægsbegæringen. Retsvirkningen heraf vil være, at den foretagne lønindeholdelse eller modregning må tilbageføres, og at rekvirenten vil være henviset til at få eksistensen og størrelsen af sit krav fastslået gennem et anerkendelsessøgsmål ved de almindelige domstole.

Forslaget bemyndiger endvidere trafikministeren til at fastsætte de nærmere regler for fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse, idet det er forudsat, at indeholdelsen sker efter reglerne herom i kildeskatteloven.

Efter kildeskattelovens § 73 kan der foretages lønindeholdelse for indkomst- og formueskat til staten, folkepensionsbidrag, amtskommunal indkomstskat, kommunal indkomstskat og kirkelige afgifter. Indeholdelsen kan ske i løn, provision og andet arbejdsvederlag samt – for så vidt ikke særlige hensyn efter skattemyndighedens skøn taler derimod – også i ventepenge, pensioner og lignende understøttelser, der udredes af statskassen, kommunale kasser, andre offentlige kasser eller private kasser.

Den bemyndigelse, som i forslaget gives til trafikministeren, vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, hvori der bl.a. fastsættes bestemmelser af følgende indhold:

Regler om meddelelse af pålæg om lønindeholdelse og regler om løbende indbetaling fra den indeholdelsespligtige.

Herudover fastsættes underretningspligt for den indeholdelsespligtige. Såfremt skyldneren ophører med at være beskæftiget, har den pågældende oplysningspligt om arbejdsmæssige og økonomiske forhold af betydning for indeholdelsen.

Kildeskattelovens regler om fortrinsret for skattestancer vil ikke blive berørt af forslaget, og lønindeholdelseskrav vedrørende bidragsydelse vil også fortsat blive fyldestgjort efter skattekrav, men forud for krav i henhold til dette lovforslag.

Forslagets hjemmel til at fastsætte bødestraf vil blive udnyttet med henblik på at kunne sanktionere i tilfælde, hvor der sker overskridelse af den indeholdelsespligtiges (arbejdsgiverens) indeholdelsespligt til indbetaling, skyldnerens overtrædelse af oplysningspligt vedrørende skift i arbejdssted og andre oplysninger af betydning for inddrivelsen.

Det foreslås endvidere, at politiet eller kommunen, i lighed med hvad der er gældende på alle øvrige områder, får hjemmel til at indhente økonomiske oplysninger om debitorerne inden for de øvrige områder hos skattevæsenet og andre relevante offentlige myndigheder. En sådan adgang er et væsentligt led i inddrivelsesarbejdet, dels ved fastsættelse af afviklings-

ordninger o.lign., dels som forudsætning for udstedelse af pålæg om lønindeholdelse.

Til nr. 12 og 13

Med henblik på at lette administrationen for små og mellemstore virksomheder, er det besluttet at afskaffe de betalinger, som Færdselsstyrelsen opkræver for typegodkendelse og godkendelse af køretøjers indretning og udstyr. Betalinger for tilladelser på bus- og godsområdet bortfaldt pr. 15. juli 1996.

I henhold til Færdselsstyrelsens oplysninger opkræves årligt 2,4 mio. kr., fordelt med 93 % for nationale godkendelser og 7 % for internationale godkendelser. For så vidt angår de nationale godkendelser er 1,4 mio. kr. betaling for godkendelseserklæringer, dvs. erklæringer for køretøjer, der ikke er typegodkendt. Til denne kategori hører også køretøjer, hvor på der er foretaget ændringer i forhold til typegodkendelsen. Betalingen for sådanne godkendelser varierer fra 150 til 500 kr. Det vurderes, at ca. 2/3 af betalingerne hidrører fra mindre virksomheder og fra privatpersoner.

En afskaffelse af betalingen vurderes ikke at have nogen adfældsregulerende virkning, selv om den nuværende delvise brugerbetaling er en belastning og udgør et irritationsmoment for virksomhederne. Afskaffelse af betalingen forventes ikke at ændre antal af godkendelser.

Afskaffelse af betaling for internationale godkendelser vurderes ikke at stride mod EU-direktiver. De giver adgang til opkrævning af betaling, men indeholder ikke krav derom.

De indtægter, som Færdselsstyrelsen mister ved afskaffelse af betaling for typegodkendelse og godkendelse af køretøjers indretning og udstyr, vil på finansloven for 1998 blive kompenseret fra Erhvervsministeriets pulje til lettelse af administrative byrder (gebyrreduktion m.v.).

Til nr. 14

I forbindelse med arbejdet med en ny bekendtgørelse om blokvogne - nr. 313 af 9. maj 1997 - blev Trafikministeriet opmærksom på, at der efter de gældende regler om betaling for nummerplader ikke opkræves betaling for de særlige nummerplader til blokvogne.

Blokvogne er ikke omfattet af registreringsbekendtgørelsen, idet færdselsloven definerer blokvogn som et motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering. Køretøjet skal være beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

Blokvogne har som påhængskøretøjer kun én nummerplade. Nummerplader til blokvogne fremstilles som rektangulære plader med hvid bund og rød kant. Ordet »BLOKVOGN« står i sort med versaler, og nedenunder anføres et sekscifret løbenummer.

Det foreslås, at der opkræves samme betaling for en sådan blokvognsnummerplade som for en enkelt nummerplade til f.eks. et registreret påhængskøretøj. Forslaget sikrer hjemmel til at kræve betaling for en sådan.

Til nr. 15

Efter § 68 a kan trafikministeren fastsætte bestemmelser om privates adgang til at blive autoriserede til at installere, justere og plombere hastighedsbegrænsere i biler.

Det ses af politiet som et stigende problem, at hastighedsbegrænsere - navnlig i lastbiler - er uvirksomme på grund af konstruktive indgreb eller lignende manipulative initiativer med henblik på at sætte hastighedsbegrænseren ud af funktion.

Den eneste mulighed i dag for umiddelbart at konstaterer, at et sådant indgreb har fundet sted, er ved klare hastighedsovertrædelser, hvor politiet enten har foretaget egentlige hastighedsmålinger, eller hvor en efterfølgende undersøgelse af køretøjets fartskriver har vist, at hastighedsbegrænseren ikke har været i lovlig stand.

Med henblik på effektivt at imødegå enhver form for indgreb i hastighedsbegrænserne foreslås det, at bestemmelsen i § 125 om ubetinget frakendelse af førerretten suppleres ved indsættelse af en ny bestemmelse om, at uautoriserede indgreb af enhver art i køretøjets hastighedsbegrænsere, foretaget af føreren eller i tilfælde, hvor føreren vidste eller burde have vidst det, betragtes som en så alvorlig forseelse, at føreren ikke længere opfylder betingelserne for at have førerret. Tilsvarende gælder, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom. Bestemmelsen indeholder dog mulighed for betinget frakendelse ved særlig formildende omstændigheder.

Foruden sigtelse for overtrædelse af § 125 a, vil ejeren eller brugeren, typisk den pågældende vognmand, kunne straffes med en bøde for overtrædelse af § 67, stk. 2, som ansvarlig for, at køretøjet ikke er i lovlig stand ifølge Færdselsstyrelsens detailforskrifter for køretøjer. Det forventes, at domstolene ved vurderingen af denne bødes størrelse tager i betragtning, at bøden bør være proportional med den alvorlige sanktion, der pålægges føreren af køretøjet efter denne bestemmelse.

I medfør af forslaget til ændring af godskørselslo-

ven, som er en del af lovforslaget, vil en ejer eller bruger endvidere kunne få tilbagekaldt sin tilladelse til godskørsel.

Til nr. 16

Forslaget er en konsekvens af forslaget i nr. 17 om skærpelse af retsfølgen ved overskridelse af hastighedsgrænserne begået af førere af køretøjer, der er omfattet af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43, samt førere af blokvogne, mobilkraner og ved slæbning af køretøjer.

Til nr. 17

Ved § 1, nr. 40, i lov nr. 468 af 10. juni 1997 om ændring af færdselsloven indsattes en bestemmelse i § 126 om, at en overskridelse med mere end 70 % af de generelle hastighedsgrænser i § 42, de køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43 samt lokale hastighedsgrænser fastsat af politiet i medfør af § 92 skulle medføre betinget frakendelse af førerretten.

Bestemmelsen, der i praksis navnlig tog sigte på biler og motorcykler, trådte i kraft den 1. juli 1997. Ifølge Rigspolitichefens færdselspoliti har lovændringen medført et fald i antallet af de grove hastighedsovertrædelser.

Med det foreliggende forslag lægges der op til, at der allerede ved en overskridelse af de køretøjsbestemte (§ 43) og lokalt fastsatte hastighedsgrænser (§ 42) med mere end 40% begået af førere af busser/ledbusser, lastbiler, vogntog (bus og lastbil) samt biler med påhængskøretøj, herunder campingvogn, skal ske betinget frakendelse af førerretten. Det samme gælder kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner, samt slæbning af køretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 328 af 23. november 1961 om slæbning af motordrevne køretøjer m.v. Endvidere er der indsat en bestemmelse om, at retsfølgen også indtræder ved overtrædelse af de hastighedsbestemmelser, der er fastsat i medfør af kap. 15.

Skærpelsen er således et udtryk for en yderligere indsats for større færdselssikkerhed og skal ses i lyset af de alvorlige følger, som er resultatet af færdselsulykker. Ved kørsel i en lastbil, blokvogn, mobilkran eller en bus indebærer selv en mindre procentvis overskridelse af de tilladte hastigheder et langt højere risikomoment i forhold til kørsel i en personbil. Det samme gælder ved slæbning af køretøjer.

Det anses for færdselssikkerhedsmæssigt nødvendigt også at medtage de små vogntog ved den foreslåede skærpelse såsom biler med påhængskøretøjer, herunder campingvogne, idet disse vogntog nemt bliver ustabile ved høje hastigheder.

Skærpelsen har endvidere til følge, at der udover betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser på mere end 40 % samtidig udløses et krav om aflæggelse af en kontrollerende køreprøve.

Den foreslåede retsfølge vil ved overtrædelse af de generelle hastighedsbegrænsninger indtræde ved overskridelse af følgende hastigheder:

Busser/ledbusser	112 km/t på motorvej, motortrafikvej og uden for tættere bebygget område
	70 km/t i tættere bebygget område
Lastbiler, vogntog (bus og lastbil), biler med påhængskøretøj, herunder campingvogn	98 km/t på motorvej, motortrafikvej og uden for tættere bebygget område
	70 km/t i tættere bebygget område.

For blokvogne og mobilkraner samt ved slæbning af køretøjer gælder særligt lave hastigheder, jf. de ovenfor nævnte bekendtgørelser herom.

Ved forslaget til ændring af § 126, stk. 1, indsættes der samtidig en ny bestemmelse om, at kørsel med overlæs på mere end 30 % af den tilladte totalvægt skal medføre betinget frakendelse af førerretten. Betinget frakendelse af førerretten ved kørsel med overlæs omfatter alene køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3500 kg. Bestemmelsen supplerer de forslag til skærpelse af sanktionsniveauet, der fremgår af forslagene i nr. 5 og 6.

Overlæs kan bestå enten i overskridelse af det tilladte akseltryk eller i overskridelse af den tilladte totalvægt. En overskridelse af det højst tilladte akseltryk har imidlertid ikke altid nogen direkte færdsels-sikkerhedsmæssig effekt, idet lastbiler ofte vil være konstrueret til højere akseltryk. Overskridelse af akseltrykket medfører således alene et stærkt forøget vejslid. Derimod vil en overskridelse af totalvægten altid have indflydelse på færdselssikkerheden. En overskridelse af totalvægten med 30 % vil således for tunge køretøjer medføre en bremselængde, der forøges med 30 %.

Til nr. 18

Efter den gældende bestemmelse i § 126, stk. 2, nr. 2, sker der en ubetinget frakendelse af førerretten, hvis føreren ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1 eller 3.

Det foreslås at udvide bestemmelsen således, at der også sker ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af stk. 1, nr. 2, 4 og 5.

Endvidere foreslås det, at flere overtrædelser efter § 126, stk. 1, der begås ved samme lejlighed, skal medføre en ubetinget frakendelse af førerretten. Det synes ikke rimeligt, at der skal være forskel på, om flere overtrædelser er sket ved samme lejlighed eller ved forskellige lejligheder.

Til nr. 19

Ifølge den gældende bestemmelse i færdselslovens § 134 a kan trafikministeren bemyndige en under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt trafikministeren.

En række opgaver er herefter henlagt til Færdselsstyrelsen ved bekendtgørelse nr. 215 af 22. marts 1994 om henlæggelse af beføjelser til Færdselsstyrelsen. Herudover er styrelsen i en række bekendtgørelser bemyndiget til at dispensere fra den pågældende bekendtgørelse i et nærmere angivet omfang.

Der er imidlertid senere blevet rejst tvivl om, hvorvidt bemyndigelsen som tilsigtet er generel, eller om der i udformningen af bemærkninger til bestemmelsen er indlagt en begrænsning, der medfører, at ministeren fortsat skal være endelig administrativ rekursinstans i et ikke nærmere afgrænset antal sager.

Formålet med bestemmelsen har været at give trafikministeren en generel bemyndigelse til at henlægge enkeltsager til en styrelse m.v. til endelig afgørelse. Efter Færdselsstyrelsens oprettelse og henlæggelsen af en række opgaver hertil findes det nu hensigtsmæssigt at præcisere i loven, at trafikministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen eller en anden styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der efter loven er tillagt trafikministeren. Denne bestemmelse påtænkes administreret således, at trafikministeren vil kunne henlægge alle enkeltsager til Færdselsstyrelsen til endelig afgørelse. Endvidere påtænkes bestemmelsen administreret således, at trafikministeren også vil kunne henlægge alle enkeltsager til en under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution.

Det kan i den forbindelse oplyses, at trafikministeren har modtaget ca. 150 henvendelser om året med anmodning om, at Færdselsstyrelsens afgørelser kan indbringes for ministeren. Kun i ganske få tilfælde har trafikministeren besluttet at realitetsbehandle afgørelsen. Der ses således ikke at være retssikkerhedsmæssige konsekvenser ved, at sagerne afgøres endeligt af Færdselsstyrelsen eller en anden styrelse eller tilsvarende institution. Borgernes retssikkerhed er tilstrækkelig sikret ved, at de pågældende styrelser eller institutioners afgørelser kan indbringes for Folketingets Ombudsmand. Trafikministeren vil fortsat af egen drift kunne tage en sag op til behandling.

Til § 2

Til nr. 1 og 2

Det fremgår af forarbejderne (lovbemærkningerne) til den gældende godskørselslov, at der kan nægtes tilladelse til et selskab, hvor *personkredsen* bag dette helt eller delvist ikke selv vil kunne få udstedt tilladelse til godskørsel f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere ikke har drevet transportvirksomhed på forsvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Ved lovforslaget præciseres det, hvilke personer der bl.a. tænkes på med »personkredsen« bag selskabet, idet samtlige bestyrelsesmedlemmer og direktionen (medlemmer af direktionen) nu er fremhævet i selve lovtæksten. Det præciseres endvidere, at de pågældende skal være myndige og ikke under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, samt at de ikke må have anmeldt betalingsstandsning, være under konkurs, eller have betydelig forfalden gæld til det offentlige, og at disse i øvrigt skal have opfyldt lovens krav om vandel og god skik inden for branchen i deres nuværende og tidligere virksomhed.

Herefter er der således ikke tvivl om, at en ansøgning om vognmandstilladelse vil kunne afslås, såfremt blot én af de nævnte personer ikke opfylder de nævnte krav. Man vil herved kunne undgå, at en person, der tidligere har fået tilbagekaldt eller nægtet fornyet en vognmandstilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder, optræder i et nydannet selskab med bestemmende indflydelse i bestyrelse eller direktion.

Der er, som hidtil, tillige mulighed for at nægte tilladelse til andre i personkredsen, f.eks. hvis en person, der er eneanpartshaver - uden at være bestyrelses- eller direktionsmedlem - ikke opfylder de nævnte krav.

Til nr. 3

Det fremgår af § 8 i den gældende lov, at Vejtransportrådet træffer afgørelser om meddelelse og tilbagekaldelse af tilladelser m.v. Det fremgår endvidere, at trafikministeren efter aftale med rådet kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven.

Færdselsstyrelsen kan i dag i henhold til godskørselsbekendtgørelsen træffe afgørelse i en række sager. Det drejer sig bl.a. om meddelelse af tilladelse til godskørsel og fornyelse heraf samt godkendelse af ansvarlig leder, såfremt det er åbenbart, at ansøgeren opfylder betingelserne herfor. Færdselsstyrelsen kan tilsvarende meddele afslag på ansøgninger om tilladelser, såfremt det er åbenbart, at de nævnte betingelser ikke er opfyldt.

For så vidt angår Færdselsstyrelsens tilbagekaldelsesbeføjelser er disse begrænset til de specifikke tilfælde, hvor tilladelsen udnyttes af en anden, end den, der har fået den udstedt.

Da Vejtransportrådet kun mødes et meget begrænset antal gange årligt, kan der være behov for, at Færdselsstyrelsen får øget mulighed for at træffe afgørelser, herunder om tilbagekaldelser. Dette gælder ikke mindst vedrørende sager om overtrædelser af færdselslovgivningen, herunder om overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som fortsat overtrædes i stort omfang, jf. det under pkt. 1 i de almindelige bemærkninger anførte om politiets kontrol af lastbiler (tungvognskontrol). Det findes således hensigtsmæssigt, at trafikministeren kan udvide Færdselsstyrelsens kompetence på dette område. Såvel Vejtransportrådet som Færdselsstyrelsen skal som hidtil kunne tage initiativ til drøftelse af generelle problemstillinger. Det vil i særlig grad kunne blive aktuelt i fremtiden inden for områder, hvor trafikministeren vælger at udnytte sin bemyndigelse til at lade Færdselsstyrelsen træffe afgørelse. På denne måde vil det fortsat kunne sikres, at Færdselsstyrelsen har bedst mulig kendskab til branchens generelle vilkår.

Til nr. 4

Såvel ved Færdselsstyrelsens egen behandling af ansøgninger om tilladelser og andre sager som styrelsens forberedelse af disse sager for Vejtransportrådet er det af afgørende betydning, at styrelsen har alle relevante oplysninger i den konkrete sag.

Det er i denne proces af stor betydning, at Færdselsstyrelsen kan modtage relevante oplysninger fra myndigheder og organisationer.

Ved lovforslaget præciseres det, at Færdselsstyrelsen bl.a. skal kunne forelægge ansøgninger om tilladelse til vognmandskørsel og godkendelse som ansvarlig leder for branche- og arbejdstagerorganisationer inden for vejtransportområdet. Disse organisationer sidder inde med stor viden om forholdene på dette område, og deres udtalelser i konkrete sager kan derfor være væsentlige bidrag til Færdselsstyrelsens sagsvurdering.

Til nr. 5 - 7

Der er i lovforslagets almindelige bemærkninger nærmere redegjort for bestemmelserne i den eksisterende lov, hvorefter det ikke umiddelbart er muligt at tilbagekalde en vognmandstilladelse i tilfælde af grove/gentagne overtrædelser af anden lovgivning end godskørselslovgivningen.

Der er i forslag til ændring af færdselsloven, som er en del af dette lovforslag, angivet skærpede sanktioner over for førere af lastbiler, hvis udstyr ikke er forskriftsmæssigt, og/eller hvis benyttelse sker i strid med færdselslovgivningen og køre- og hviletidsreglerne. Disse skærpede sanktioner kan i åbenlyse/grove tilfælde bestå i inddragelse af førerens kørekort. Konstateres det således, at der har været foretaget indgreb i den lovpligtige fartbegrænsning i køretøjet, betragtes dette som en meget alvorlig sag, der som udgangspunkt vil medføre kørekortsinddragelse.

Der er eller bør i sagens natur være en tæt forbindelse mellem føreren af lastbilen og tilladelsesindehaveren (vognmanden), idet føreren udfører godstransporten i vognmandens interesse. Det bør derfor indgå i overvejelserne hos den kompetente myndighed, i hvilket omfang førerens grove/gentagne overtrædelser skal »smitte af« på vognmanden, således at tilbagekaldelse af vognmandens tilladelse eller tilladelser tillige gøres til genstand for overvejelse. Det må i den forbindelse understreges, at førerens overtrædelser kan føre til tilbagekaldelse af tilladelse, medmindre vognmanden godtgør, at de konkrete overtrædelser har fundet sted, til trods for, at han har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre disse, herunder ved instruktion af personalet i konkrete tilfælde. Det må således afhænge af en konkret vurdering, om der er gjort tilstrækkeligt fra vognmandens side i tilfælde, hvor vognmanden henviser til at have udstedt en generel personaleinstruktion om, at gældende regler skal overholdes.

Vedrører overtrædelserne kun nogle af vognmandens lastbiler, kan der f.eks. blive tale om alene at tilbagekalde et antal tilladelser svarende til det antal lastbiler, der har været benyttet i forbindelse med overtrædelserne, medmindre overtrædelserne tilsammen er af en sådan art, at vognmanden ikke kan antages at handle i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I så fald bør det naturligvis overvejes at tilbagekalde samtlige vognmandens tilladelser.

Er der tale om overtrædelser, der typisk ikke kan henføres til en enkelt eller enkelte lastbiler - som f.eks. køre- og hviletidsovertrædelser - skal vurderingen af spørgsmålet om tilbagekaldelse ske med udgangspunkt i det samlede omfang af overtrædelser. Det vil i givet fald medføre tilbagekaldelse af samtlige vognmandens tilladelser.

Da der ikke er nogen antalsbegrænsning med hensyn til godskørselstilladelser, må en tilbagekaldelse af en enkelt eller nogle af vognmandens tilladelser have som konsekvens, at der indtræder en vis karenstid - fra 1 til 5 år eller indtil videre - hvor vognmanden ikke kan få udstedt yderligere tilladelser.

Det er regeringens opfattelse, at overtrædelse af de nævnte bestemmelser (vedrørende overlæs, fartbegrænsere, hastighedsgrænser samt køre- og hviletid) udgør en stor fare for færdselssikkerheden, og at der derfor må skrives hårdt ind fra de kompetente myndigheders side. Dette kan - udover benyttelsen af tilbagekaldelsesinstrumentet - ske ved øget brug af den eksisterende adgang i godskørselsloven til tilbageholdelse og konfiskation af lastbiler.

Det er ved såvel den her foreslåede bestemmelse som den eksisterende bestemmelse i lovens § 12, stk. 1, vedrørende tilbagekaldelse på grund af overtrædelse af godskørselslovgivningen, fastsat, at tilbagekaldelsen kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. I overensstemmelse med principperne i straffelovens § 4 finder de foreslåede bestemmelser om udvidet tilbagekaldelsesgrundlag anvendelse i alle sager efter lovens ikrafttræden.

Afhængig af vurderingen af den konkrete sag vil tilbagekaldelse af tilladelse kunne finde sted uden forudgående advarsel. I praksis vil der i en række situationer have foreligget en forudgående advarsel, hvori der gøres opmærksom på, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen.

Til nr. 8 - 10

Ved de foreslåede ændringer indføres der - af retssikkerhedsmæssige grunde - ens regler med hensyn til prøvelse ved domstolene af afgørelser om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af tilladelser/godkendelser. Det fastsættes således, at den, afgørelsen vedrører, altid kan forlange denne indbragt for domstolene.

Såfremt afgørelsen er truffet af Færdselsstyrelsen i henhold til bemyndigelse fra trafikministeren efter § 8, stk. 2, vil anmodning om domstolsprøvelse skulle fremsættes over for Færdselsstyrelsen.

Det foreslås endvidere, at anmodning om sagsanlæg i alle tilfælde, undtagen den gældende bestemmelse vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse på grund af betydelig forfalden gæld til det offentlige, skal have opsættende virkning.

Endelig er der foretaget konsekvensændringer vedrørende ophævelse af afgørelser om tilbagekaldelse.

Til § 3

Ifølge den gældende bestemmelse i § 6, stk. 5, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., kan der ved tilbagebetaling af vægtafgift foretages modregning for forfalden ikke betalt standsning- og parkeringsafgift, jf. færdselslovens § 121.

F. t. l. vedr. færdselsloven m.v.

Bestemmelsen i færdselslovens § 121 vedrører politiets adgang til at opkræve parkeringsafgifter. Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at det i lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås, at såvel politi som kommune skal kunne foretage modregning for ikke betalt parkeringsafgift i tilbagebetaling af vægtafgift, og at indsigelser herimod skal kunne indbringes for fogedretten.

Til § 4

Ifølge den pågældende bestemmelse i § 4, stk. 5, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler m.v., kan der ved tilbagebetaling af afgift foretages modregning for forfalden ikke betalt standnings- og parkeringsafgift, jf. færdselslovens § 121.

Bestemmelsen i færdselslovens § 121, vedrører politiets adgang til at opkræve parkeringsafgifter. Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at det i lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås, at såvel politi som kommune skal kunne foretage modregning for ikke betalt

parkeringsafgift i tilbagebetaling af afgift af bilens brændstofforbrug, og at indsigelser herimod skal kunne indbringes for fogedretten.

Til § 5

Loven foreslås at træde i kraft den 1. april 1998.

Det foreslås i stk. 2, at bestemmelserne om lønindeholdelse og modregning også finder anvendelse på fordringer, der er forfaldne før lovens ikrafttræden.

Det foreslås i stk. 3, at bestemmelserne i § 1, nr. 12 og 13, om ophævelse af §§ 124 f og 124 i om betaling for godkendelse af køretøjers indretning og udstyr har virkning fra 1. januar 1998, idet Færdselsstyrelsen med finansloven for 1998 vil blive kompenseret fra Erhvervsministeriets pulje, jf. bemærkningerne til nr. 12 og 13. Det fremgår af finanslovforslaget, at Færdselsstyrelsen vil undlade at opkræve betaling for godkendelse af køretøjers indretning og udstyr efter 1. januar 1998.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget.*

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 98 af 9. februar 1994, lov nr. 382 af 18. maj 1994, lov nr. 317 af 17. maj 1995, lov nr. 1123 af 20. december 1995 og senest ved lov nr. 468 af 10. juni 1997, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 13, affattes således:

»13. *Motorkøretøj:*

motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykler.«

§ 2. ---

13. *Motorkøretøj:*

motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbe- fordring. Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, men som er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motor- køretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og mo- torcykel.

2. § 2, nr. 14, affattes således:

»14. *Motorredskab:*

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstru- eret til en hastighed af højst 30 km i timen. Mo-

tordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.«

§ 2. ---

14. *Motorredskab:*

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er ind- rettet som arbejdsredskab, og som er konstru- eret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gåen- de, anses som motorredskab.

3. § 2, nr. 24, affattes således:

»24. *Traktor:*

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er ind- rettet til at trække andet køretøj eller arbejds- redskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen.«

§ 2. ---

24. *Traktor:*

motordrevet køretøj, som hovedsagelig er ind- rettet til at trække andet køretøj eller arbejds- redskab, og som er konstrueret til en hastig- hed af højst 30 km i timen og kun med væsent- lig konstruktiv forandring kan ændres til stør- re hastighed.

4. I § 86, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»Tilsvarende gælder for kørsel med blok- vogn i ubelæst stand, såfremt blokvo- gnen overskrider de i medfør af §§ 84 og 85 fastsatte bestemmelser om køretøjers bredde, længde og højde samt køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk.«

§ 86. Kørsel med blokvogn i belæst stand må kun ske med politiets tilladelse, der med- deles efter forhandling med vedkommende

vejbestyrelse. Tilladelse gives til en enkelt kørsel eller til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde.

5. I § 118, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ved bødens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen vedrører forskrifter om hastighedsbegrænsers funktion udstedt i medfør af § 68 eller forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk udstedt i medfør af § 85.«.

§ 118. ---

Stk. 5. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

6. I § 118, stk. 6, indsættes efter 1. pkt.:

»Der kan i den forbindelse fastsættes bestemmelser om, at der ved udmåling af bøden skal tages særligt hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende overtrædelse medfører.«.

§ 118. ---

Stk. 6. For overtrædelse af forskrifter, der er udstedt efter § 85, stk. 1, kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvaldningsstraf.

7. § 119 a, stk. 1, affattes således:

»Såfremt en sag om

- 1) spiritus- eller promillekørsel,
- 2) indgreb m.v. i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a,
- 3) overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller,
- 4) overtrædelse af forskrifterne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen

angivet bøde samt vedtager betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.«.

§ 119 a. Såfremt en sag om spiritus- eller promillekørsel eller en sag om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt han erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.

8. § 119 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. En sag om

- 1) spiritus- eller promillekørsel,
- 2) indgreb m.v. i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a,
- 3) overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller,
- 4) overtrædelse af forskrifterne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.«.

Stk. 3. Sager om spiritus- og promillekørsel, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.

9. Efter § 120 indsættes:

»§ 120 a. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af forskrifter om hastighedsbegrænsers funktion udstedt i medfør af § 68 om køretøjers indretning og udstyr m.v., forskrifter udstedt i medfør af § 85 om køretø-

gers største tilladte totalvægt og akseltryk, Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer, forskrifter, som er udstedt til supplerende gennemførelse af de nævnte forordninger, samt AETR-overenskomsten.

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder reglerne i retsplejelovens §§ 824 og 825 om beslaglæggelse af ting, der findes at burde konfiskeres, tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.«.

10. § 122 a, stk. 2, affattes således:

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

§ 122 a. — — —

Stk. 2. Parkeringsafgift pålagt i medfør af stk. 1 for en overtrædelse, der i den pågældende kommune alene kontrolleres af kommunalbestyrelsen, tilfalder kommunen. Anden parkeringsafgift tilfalder statskassen. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5, finder tilsvarende anvendelse.

11. Efter § 122 a indsættes:

»*Lønindholdelse, modregning m.v.*

§ 122 b. Ubetalt parkeringsafgift kan med tillæg af omkostninger, herunder rykkergebyr, inddrives af inddrivelsesmyndigheden, jf. stk. 2, ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat, i tilbagebetaling af vægtafgift, jf. § 6, stk. 5, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og i tilbagebetaling af afgift af bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 5, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Stk. 2. Inddrivelsen efter stk. 1 foretages af politiet for så vidt angår parkeringsafgifter, som politiet opkræver, jf. § 121, og af kommu-

nen for så vidt angår parkeringsafgifter, som kommunen opkræver, jf. § 122 a.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse og modregning.

Stk. 4. Inddrivelsesmyndigheden kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre offentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold. Oplysningerne kan overføres elektronisk.

Stk. 5. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for inddrivelsesmyndigheden om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat, i tilbagebetaling af vægtafgift og i tilbagebetaling af afgift efter bilens brændstofforbrug. Begæringen fremsættes over for inddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Stk. 6. Afgørelse efter stk. 5 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 7. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 5 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

Stk. 8. 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.

§ 122 c. I forskrifter om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse og modregning for ubetalt parkeringsafgift m.v. udstedt i medfør af § 122 b, stk. 3, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

12. § 124 fophæves.

§ 124 f. For standardtypegodkendelse af biler betales 2.000 kr. For standardtypegodkendelse af andre køretøjer betales 1.500 kr., for

knallerter og motorcykler dog henholdsvis 900 kr. og 1.000 kr.

Stk. 2. For typegodkendelse af biler med flere end 2 aksler betales 2.500 kr. For typegodkendelse af biler med 2 aksler, påhængsvogne med tilladt totalvægt over 3.500 kg og sættevogne betales 2.000 kr. For typegodkendelse af påhængsvogne med tilladt totalvægt indtil 3.500 kg betales 1.500 kr.

Stk. 3. For udstedelse af godkendelseserklæring for bil med flere end 2 aksler betales 500 kr. For udstedelse af godkendelseserklæring for bil med 2 aksler samt andet køretøj betales 400 kr., for påhængsvogn med tilladt totalvægt indtil 3.500 kg samt campingvogn dog 300 kr.

Stk. 4. For udstedelse af indtil 10 godkendelseserklæringer for ens køretøjer, hvorom ansøgning indgives samtidig, betales dog for biler med flere end 2 aksler samlet 2.500 kr. For biler med 2 aksler, påhængsvogne med tilladt totalvægt over 3.500 kg og sættevogne betales samlet 2.000 kr. For påhængsvogne med tilladt totalvægt indtil 3.500 kg og campingvogne betales samlet 1.500 kr.

Stk. 5. For tillæg til standardtypegodkendelse eller typegodkendelse betales der ikke.

13. § 124 i ophæves.

§ 124 i. For udstedelse af godkendelse af køretøjers indretning og udstyr i henhold til ECE-regulativer, EF-direktiver eller EF-forordninger (E- eller e-godkendelse) betales 2.500 kr. For samtidig udstedelse af E- og e-godkendelse betales 3.500 kr. For udstedelse af tillæg til E- eller e-godkendelse betales 1.000 kr.

14. I § 124 j, stk. 1, indsættes efter »historisk korrekte emaljenummerplader,«: »blokvognsnummerplade,«.

§ 124 j. For nummerplader, herunder historisk korrekte emaljenummerplader, grænse- nummerplader, ønskenummerplader samt prøveskilte, betales 1.000 kr. for et sæt og 500 kr. for en enkelt plade. For en tredje nummerplade, der kan anvendes til transport af gods bag på personbiler og varebiler, betales 100 kr. Nummerplader udleveres dog uden betaling til politiets køretøjer.

15. Efter § 125 indsættes efter overskriften til § 126:

»§ 125 a. Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænser eller dens forbindelser eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb. Det samme gælder, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Stk. 2. Frakendelsen sker ubetinget. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog ske betinget.«.

16. I § 126, stk. 1, nr. 2, ændres »§§ 42 og 43« til: »§ 42 og kap. 15.«.

17. I § 126, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nye numre:

- »3) under kørsel i et af de i § 43 nævnte køretøjer, under kørsel med blokvogn eller mobilkran, jf. § 86, stk. 1, samt ved slæbning af køretøjet, jf. § 70, stk. 4, har overskredet de for sådanne køretøjer tilladte hastigheder, eller en lavere hastighedsgrænse fastsat i medfør af kap. 15, med mere end 40%,
- 4) under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3500 kg har gjort sig skyldig i overtrædelse af de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30%,«.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 5 og 6.

§ 126. Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal endvidere frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han:

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 med mere end 70 pct.,
- 3) har gjort sig skyldig i promillekørsel med en alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille eller tilsvarende alkoholconcentration i udåndingsluften,
- 4) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

18. § 126, stk. 2, nr. 2, affattes således:

»2) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1-5,«.

§ 126. ---

Stk. 2. Frakendelsen sker betinget, medmindre føreren:

1) ---

2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1 eller 3,

19. § 134 a, stk. 1, affattes således:

»Trafikministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen eller en anden under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt trafikministeren.«.

§ 134 a. Trafikministeren kan bemyndige en under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt ministeren.

§ 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 259 af 12. april 1995, som ændret ved § 32 i lov nr. 386 af 22. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Selskabets bestyrelses- og direktionens medlemmer skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1, 3-5, 7 og 8, 2. led.«.

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.

2. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 4«.

§ 4. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led.

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens godskørsel. Denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

Stk. 3. Der kan under de i stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interes-

sentskaber, foreninger, fonde og andre selvstændige institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafikministeren

3. § 8, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven. Ministeren kan herunder bestemme, at afgørelser, der er truffet af Færdselsstyrelsen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Sådanne bestemmelser er ikke, medmindre ministeren bestemmer andet, til hinder for, at Vejtransportrådet på eget initiativ kan tage en afgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen, op til nærmere undersøgelse og afgørelse.«.

§ 8. ---

Stk. 2. Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafikministeren kan efter aftale med Vejtransportrådet fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven. Ministeren kan herunder bestemme, at afgørelser, der er truffet af Færdselsstyrelsen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Sådanne bestemmelser er ikke til hinder for, at Vejtransportrådet på eget initiativ kan tage en afgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen, op til nærmere undersøgelse og afgørelse.

4. Efter § 8 indsættes før overskriften til § 9:

»§ 8 a. Færdselsstyrelsen kan indhente alle nødvendige oplysninger, herunder udtalelser fra myndigheder og organisationer i forbindelse med behandling og afgørelse af sager og ved forberedelse af sager for Vejtransportrådet.«.

5. I § 12, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Tilbagekaldelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

6. I § 12 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. En tilladelse kan herudover tilbage-

kaldes, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt anden lovgivning, herunder særligt færdselslovgivningen samt reglerne om køre- og hviletid. Tilbagekaldelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

7. I § 12, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«.

§ 12. Tilladelsen kan tilbagekaldes, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 6, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede. Tilbagekaldelse sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

Stk. 3. En tilladelse kan endvidere tilbagekaldes, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. Tilbagekaldelsen sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

Stk. 4. Godkendelse som ansvarlig leder efter § 4, stk. 2, kan ligeledes tilbagekaldes efter stk. 1-3.

8. I § 13, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 2 og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3« til: »§ 12«.

§ 13. En afgørelse efter § 12, stk. 2 og 3 og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for Vejtransportrådet, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

9. I § 13, stk. 4, ændres »§ 12, stk. 2« til: »§ 12, stk. 1-2 og 4-5«.

§ 13. ---

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse

af en tilladelse ifølge § 12, stk. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

10. I § 13, stk. 5, ændres »§ 12, stk. 2 og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3« til: »§ 12«.

§ 13. ---

Stk. 5. En tilbagekaldelse efter § 12, stk. 2 og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2 og 3, kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af Vejtransportrådet. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år efter, at ophævelse senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2 pkt., finder tilsvarende anvendelse.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 817 af 12. september 1996, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 363 af 2. juni 1997, foretages følgende ændring:

1. I § 6, stk. 5, indsættes efter »jf. færdselslovens § 121«: », § 122 a og § 122 b«.

§ 6. ---

Stk. 5. Tilbagebetaling af afgift som følge af afgiftsperiodens afkortning som nævnt i stk. 3 sker fra centralregisteret for motorkøretøjer til den, i hvis navn køretøjet på afgiftens forfaldstid er registreret. Tilbagebetalingen sker uden forudgående ansøgning. I tilbagebetalingen kan der foretages modregning for forfalden ikke betalt vægtafgift, jf. § 10, samt for forfalden ikke betalt standsnings- og parkeringsafgift, jf. færdselslovens § 121.

§ 4

I lov nr. 360 af 2. juni 1997 om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler foretages følgende ændring:

1. I § 4, stk. 5, indsættes efter »jf. færdselslovens § 121«: », § 122 a og § 122 b«.

§ 4. — — —

Stk. 5. Tilbagebetaling af afgift som følge af afgiftsperiodens afkortning som nævnt i stk. 3 sker fra Centralregisteret for Motorkøretøjer

til den, i hvis navn bilen på afgiftens forfaldstid er registreret. Tilbagebetalingen sker uden forudgående ansøgning. I tilbagebetalingen kan der foretages modregning for forfalden, men ikke betalt afgift, jf. § 4, samt for forfalden, men ikke betalt standsnings- og parkeringsafgift, jf. færdselslovens § 121.

Skriftlig fremsættelse (11. december 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

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 med tunge køretøjer m.v.).

(Lovforslag nr. L 138).

Med lovforslaget foreslås en række initiativer for at opnå en højere standard indenfor vognmandserhvervet samt en reduktion af lovovertrædelser inden for vognmandsfaget og som konsekvens heraf en væsentlig nedbringelse af færdselsuheld, hvor tunge køretøjer er indblandet.

Færdselsloven foreslås ændret således, at der skal udmåles skærpede bøder i tilfælde af overtrædelse af forskrifter vedrørende overlæs og hastighedsbegrænsere. De foreslåede skærpselser vedrører førere samt ejere og brugere af køretøjerne.

Lovforslaget indebærer, at der vil kunne ske tilbageholdelse af et køretøj, hvis hastighedsbegrænseren ikke er funktionsdygtig, ved overtrædelse af forskrifter om køretøjers vægt og akseltryk (overlæs), samt ved overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne eller hvis kontrolapparatet ikke er funktionsdygtigt.

Endvidere vil føreren få frataget førerretten, hvis føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænser.

Lovforslaget indebærer endvidere, at der ved overtrædelse af hastighedsgrænserne for de ha-

stighedsbestemte køretøjskategorier sker betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser med mere end 40 %, eller ved kørsel med mere end 30 % overlæs.

Det foreslås, at bestemmelserne om parkeringsafgift ændres således, at ministeren får en bemyndigelse til at fordele indtægterne ved P-kontrol mellem Staten og den kontrollerende kommune. Derudover indføres mulighed for at inddrive ubetalt parkeringsafgift ved lønindeholdelse samt ved modregning i overskydende skat og i tilbagebetaling af vægtafgift og i afgift efter bilens brændstofforbrug. De pågældende love ændres samtidig.

Godskørselsloven foreslås ændret således, at der umiddelbart vil kunne ske tilbagekaldelse af en tilladelse ved en grov overtrædelse eller gentagne overtrædelser af anden lovgivning end godskørselslovgivningen, f.eks. færdselslovgivning og køre-/hviletidsreglerne.

Endvidere indeholder lovforslaget bestemmelse om, at Færdselsstyrelsen skal kunne træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser og godkendelser. Herudover præciserer lovforslaget, at foruden den ansvarlige leder skal den øvrige relevante personkreds bag et selskab opfylde lovgivningens krav vedrørende forsvarlig virksomhedsudøvelse og god skik inden for branchen.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til forslagens enkeltheder henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.